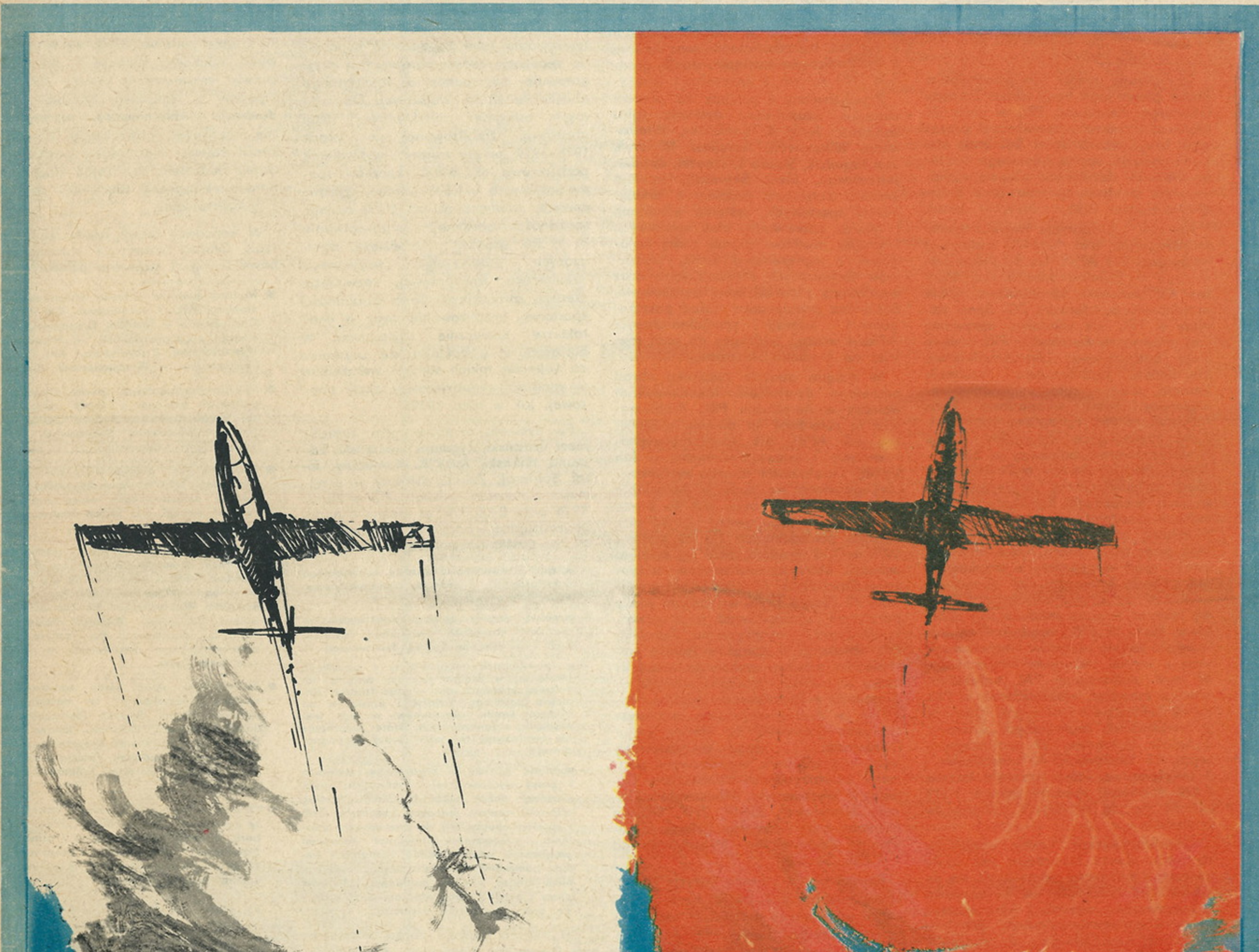
PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

29 (1515) • 20.07.1980 CENA 5 zł

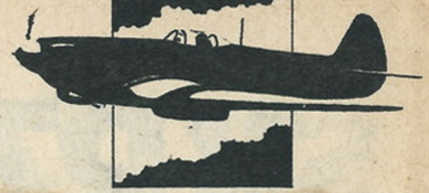


Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

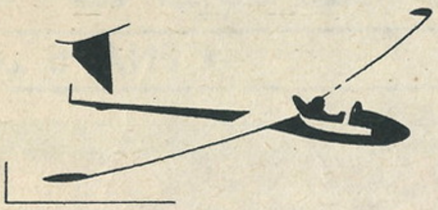
22 LIPCA
ŚWIĘTO ODRODZENIA POLSKI

Z obrad Zarządu Głównego Aeroklubu PRL

SPORT – WYCHOWANIE – BILANS



Rys. W. Fuglewicz (2)



Trzy główne tematy były przedmiotem obrad plenarnego posiedzenia Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w dniu 26 czerwca, któremu przewodniczył prezes gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj**: kierunki rozwoju sportu lotniczego na lata 1981–85, działalność ideowo-wychowawcza w stowarzyszeniu oraz bilans 1979 i budżet 1980.

Kierunki i propozycje rozwoju sportu lotniczego na lata 1981–85 zreferował wiceprezes ZG APRL d/s szkolenia lotniczego – **Bohdan Jancelewicz**, który był też autorem opracowania, jakie przedstawiono członkom ZG. Sport lotniczy w PRL, jak wiadomo, uprawiany jest głównie w Aeroklubie PRL i obejmuje: baloniarstwo, spadochroniarstwo, lotniarstwo, szybownictwo, akrobację lotniczą, sport samolotowy rajdowo-nawigacyjny, sport wiropłatowy. Poza Aeroklubem PRL uprawiane są dodatkowo następujące dyscypliny sportu lotniczego: sport balonowy w Studenckim Klubie Balonowym w Białymstoku; sport spadochronowy w wojskowych klubach sportowych; lotniarstwo w ośrodkach akademickich (np. Warszawa, Wrocław), w klubach przyzakładowych oraz przez osoby posiadające prywatne lotnie; sport wiropłatowy w wojskowych jednostkach lotniczych. W nomenklaturze FAI do sportu lotniczego zalicza się również lotnicze modelarstwo sportowe, które w PRL wyodrębniono zaliczając je do sportów technicznych wraz z innymi rodzajami modelarstwa. W myśl postanowień FAI, należałoby również rozważyć wprowadzenie w PRL tabeli rekordów kosmicznych. Obecnie w aeroklubach regionalnych działają: 3 sekcje balonowe, 39 spadochronowych, 15 lotniowych, 42 samolotowe i 1 śmigłowcowa, które zrzeszają łącznie 7 439 członków, spośród których 1 571 zalicza się do aktywnych sportowców lotniczych.

Charakterystyczną cechą wszystkich dyscyplin sportu lotniczego jest ścisły związek i wzajemne przenikanie się ze szkoleniem. Przejawia się to zarówno w uzyskiwaniu odznak i klas sportowych, klas wyszkoleniowych, jak i w kryteriach kwalifikowania do zawodów poszczególnych rodzajów. Stanowi to podstawową prawidłowość. W myśl tej zasady – stwierdzono na plenum – należy opracowywać i nowelizować programy szkolenia lotniczego oraz regulaminy sportowe we wszystkich dyscyplinach sportu lotniczego. Zadanie to powinny podjąć komisje specjalnościowe ZG Aeroklubu PRL we współpracy z działem szkolenia i sportu Biura ZG, uwzględniając je w swoich planach pracy tak, by zakończenie prac łącznie z wydawnictwem nastąpiło do 31 grudnia 1981 r.

Przedstawiony i przyjęty na plenum materiał, uzupełniony dyskusją (głos zabierali: **Jerzy R. Konieczny, Włodzimierz Wilanowski, Aureliusz Misiorek, Jan Jagodzik, Stefan Czarnecki, Bohdan Jancelewicz, Józef Sobieraj**), zawiera wnioski dotyczące problemów szkoleniowo sportowych, systemu eliminacji i imprez sportowych, klas sportowych i tytułów mistrzów sportu, kadry narodowej i reprezentacji kraju, problemów technicznych i finansowych oraz współpracy z aeroklubami narodowymi. Będą one przedmiotem obrad poszczególnych komisji specjalnościowych APRL i wracać będziemy do nich również na łamach „Skrzydlatej".

W drugim punkcie porządku obrad omówiono działalności ideowo-wychowawczą w Aeroklubie PRL. Problematykę tę referował na plenum wiceprezes ZG APRL d/s społeczno-wychowawczych i propagandowych – **Jan Kania**. Działalności ideowo-wychowawczej poświęca się stale w Aeroklubie PRL szczególną uwagę, jest to praca nieustająca. Rozpatrywano ją na plenarnych posiedzeniach ZG 20 grudnia 1978 r. i 8 grudnia 1979 r., podjęto uchwały, które są realizowane na bieżąco. Działalność ta jest zgodna z uchwałą VII Zjazdu PZPR, wytycznymi władz partyjnych i państwowych oraz uchwałą XI Zjazdu Stowarzyszenia. Aeroklub PRL działając w szerokim froncie wychowania młodego pokolenia wnosi liczący się wkład i posiada niemałe osiągnięcia w kształtowaniu postaw młodzieży w duchu socjalizmu, patriotyzmu oraz gotowości do obrony kraju. Działalność ideowo-wychowawczą wspierają aktywnie wypróbowani partnerzy stowarzyszenia: Ministerstwo Oświaty i Wychowania, Ministerstwo Obrony Narodowej, ZSMP, ZHP, Wojska Lotnicze oraz Centralny Związek Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego i CZSS Społem.

Bardzo ważną i trwałą pozycję w systemie ideowego i patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży stanowią obozy przysposobienia obronnego i podstawowego szkolenia lotniczego. Począwszy od skromnych rezultatów akcji obozowej w 1975 r., 30 obozów – 500 uczestników, do 135 obozów przysposobienia obronnego i podstawowego szkolenia dla ok. 7 000 uczestników w 1979 r., APRL obejmuje coraz szerszym zasięgiem działalności ideowej, społecznej i obronnej, liczne środowiska młodzieżowe, rozwija zainteresowania lotnicze, sposobi młodzież do realizacji zadań obronnych i przygotowuje do spełnienia zaszczytnego obowiązku służby wojskowej. Do istotnych osiągnięć młodzieżowej akcji obozowej, zrealizowanej w latach 1978–1979, należy zaliczyć: wyszkolenie podstawowo ok. 6 000 skoczków spadochronowych i 1 500 pilotów szybowcowych, zdobycie ponad 1 200 odznak sprawności obronnej, zorganizowanie ok. 1 300 spotkań z młodzieżą, dotyczących problematyki wojskowego szkolnictwa zawodowego, rozwinięcie szeregu atrakcyjnych form działalności sportowej, zrealizowanie prac o charakterze społecznie użytecznym. W bieżącym roku zakłada się uzyskanie co najmniej takich samych wskaźników w realizacji młodzieżowej akcji obozowej, jak w roku 1979.

Po dyskusji, w której głos zabrali: **Józef Różański, Zygmunt Sroczyński, Edmund Wiliński, Jerzy R. Konieczny, Józef Sobieraj**, Zarząd Główny – przyjmując zalecenia uchwały ZG z 20.12.1978 oraz 8.12.1979 za ważne i nadal obowiązujące – postanowił uzupełnić je m. in. następującymi zadaniami:

- przyjąć i wprowadzić zasadę ustawicznego dokształcania pedagogiczno-zawodowego kadry instruktorskiej;
- powołać zespoły propagandowo-wychowawcze przy zarządach aeroklubów regionalnych i określić im zakres działalności;
- w aeroklubach regionalnych i ośrodkach szkolenia, w których istnieją warunki lokalowe, utworzyć sale – izby tradycji lotnictwa polskiego. Założyć i prowadzić na bieżąco kroniki aeroklubów, w tych jednostkach organizacyjnych, które dotychczas nie realizowały tej formy pracy propagandowej;
- podnieść poziom i organizację szkolenia i pracy wychowawczej z młodzieżą przez właściwy dobór osób (z ZSMP, klubów oficerów rezerwy, jednostek lotniczych, ZHP i spośród nauczycieli) do prowadzenia szkolenia, wzbogacanie treściami ideowymi programów, uatrakcyjnianie werbalnych metod pomocami audiowizualnymi, zwiedzaniem miejsc pamięci narodowej, obiektów pracy i przyrody oraz włączaniem młodzieży do pracy społecznie użytecznej.

W trzecim punkcie obrad przedłożono Zarządowi Głównemu do zatwierdzenia sprawozdanie finansowe Aeroklubu PRL za 1979 rok. Działalność ta prowadzona była w ub. r. przez Aeroklub PRL w trudnych warunkach, ze względu na poważne zadania, jakie stały przed aeroklubami regionalnymi w zakresie wypracowania własnych dochodów i środków, które musiały pokryć prawie w 50% budżet aeroklubów. Te trudne zadania APRL wykonał, bowiem dochody, dotacje i darowizny prawie zrównoważyły koszty 1979 r. Zgodnie z wnioskiem skarbnika ZG **Andrzeja Abłamowicza**, sprawozdanie finansowe zatwierdzono. ZG podkreślił celowe i oszczędne gospodarowanie budżetem, wyrażając służbie finansowo-księgowej Biura ZG uznanie i podziękowanie.

W końcowej części posiedzenia Zarząd Główny rozpatrzył sprawy osobowe i przyjął stosowne uchwały:

- Nadano godność Członka Honorowego Aeroklubu PRL: I sekretarzowi KW PZPR w Częstochowie – **Józefowi Grygierowi**, wojewodzie częstochowskiemu – **Mirosławowi Wierzbickiemu**, I sekretarzowi KM PZPR w Częstochowie – **Włodzimierzowi Kosmali**.
- Kilkudziesięcioosobowej grupie działaczy aeroklubów nadano z okazji zbliżającego się Święta Lotnictwa odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego (wykaz opublikujemy oddzielnie).
- Powołano na przewodniczącego Komisji Balonowej APRL – **Jana Jagodzika** z Aeroklubu Białostockiego; wiceprzewodniczącym tej komisji jest **Stefan Makne**, a sekretarzem **Zdzisław Olszański**.
- Przyjęto rezygnację **Zenona Orzanowskiego** z funkcji przewodniczącego Komisji Śmigłowcowej APRL i powołano na nią dotychczasowego wiceprzewodniczącego komisji **Ryszarda Witkowskiego**. Równocześnie powołano do komisji **Ryszarda Kosioła** ze Świdnika, powierzając mu funkcję wiceprzewodniczącego. Sekretarzem tej komisji jest **Jerzy Łącki**.
- Zatwierdzono skład kadry narodowej w akrobacji samolotowej w następującym składzie: **Paweł Pawlak** (Szczecin), **Edmund Mikołajczyk** (Gliwice), **Janusz Wróblewski** (Gliwice), **Marek Kasprowicz** (Szczecin), **Krzysztof Jędrysek** (Szczecin). **Marek Szufa** (Gliwice), **Krzysztof Kalinowski** (Leszno).
- Odwołano ze składu spadochronowej kadry narodowej: **Danutę Ruch** (Elbląg), **Barbarę Gilewską** (Bielsko-Biała) i **Lidię Kos** (Warszawa). Równocześnie powołano w skład tej kadry: **Irenę Sulich** (Elbląg) i **Joannę Rafalską** (Łódź).

Po obradach plenum odbyło się tego samego dnia posiedzenie Prezydium ZG APRL, na którym omówiono m. in. tematykę plenarnego posiedzenia Zarządu Głównego, jakie odbędzie się we wrześniu br.

(kon)

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** Jak informuje prasa radziecka, w mieście Rylskie uczeni-aerolodzy z ZSRR, NRD, Polski i Bułgarii przeprowadzili niedawno interesujące doświadczenie związane z badaniami warstwy przygranicznej atmosfery ziemskiej. Sondowania dokonano przy pomocy zbudowanego w Polsce zespołu balonowego, wyposażonego w radzieckie radiosondy A-22-4. Przeprowadzono również sondaż przy pomocy tzw. elektrochemicznych sond ozonowych, konstrukcji specjalistów z NRD i ZSRR. Sondaż ten miał na celu uzyskanie pionowego profilu koncentracji ozonu w atmosferze.

● **USA.** Według opinii związku zawodowego pilotów komunikacyjnych, w USA w ostatnim pięcioleciu podwoiła się liczba przesłanek do wypadków lotniczych. W roku 1974 odnotowano 286 „nieomal wypadków", podczas, gdy w 1979 r. liczba ta wzrosła do 500.

● **USA.** Paul Mc Cready, twórca mięśniolotu, na którym pokonany został Kanał La Manche, nie spoczywa na laurach. Najnowsza wersja Gossamer Penguin (poprzednimi były Gossamer Condor i Gossamer Albatross) wyposażona jest oprócz napędu mięśniowego w silnik elektryczny, który zasilany jest z rozpiętej ponad skrzydłami płaszczyzny wypełnionej ogniwami słonecznymi. Wszystko brzmi trochę jak w powieści fantastycznej, ale... pierwsze próby już zostały przeprowadzone: wykonano lot na odległość 5 km z prędkością 24 km/h. Konstruktor zapowiada na jesieni próby z nowym ultralekkim mięśniolotem Solar Challenger, który ma być zdolny do lotów nawet na wysokości około 3 000 m.

● **ZSRR.** Mistrzem ZSRR na rok 1980 w pilotażu samolotów odrzutowych został mistrz sportu Walery Żurawlew z Karagandy.

● **ZSRR.** W Taszkiencie, podczas wszechzwiązkowych zawodów modeli zdalnie kierowanych, sportowcy z moskiewskiego instytutu lotniczego Witalij Makijew i Igor Cibizow ustanowili nowy rekord świata. Ich zdalnie kierowany model śmigłowca osiągnął wysokość 1 150 m. Dokumentację rekordu przesłano do FAI.

● **ZSRR.** Jak wynika z wypowiedzi generalnego konstruktora Aleksandra Jakowlewa, udzielonej gazecie „Wozdusznyj Transport", pierwszy egzemplarz samolotu Jak-42 został wykonany na rok przed terminem. 120-osobowy samolot poddawany jest intensywnym próbom eksploatacyjnym na kilku liniach powietrznych w Kraju Rad.

● **NRD.** W Niemieckiej Republice Demokratycznej istnieje 30 planetariów. w tym 1 duże. W każdej szkole znajduje się co najmniej jeden teleskop do obserwacji astronomicznych.

● **RFN.** Pierwszym zachodnioniemieckim pilotem balonów na ogrzane powietrze, który spędził w powietrzu ponad 1 000 godzin, jest Eugen Wothe z Bruehl. Aeroklub RFN uhonorował aeronautę złotym medalem Dedala.

● **USA.** Donoszą o nowym rekordzie świata długotrwałości lotu na lotni. Jim Will, zegarmistrz z zawodu, rodem z Honolulu, utrzymał się w powietrzu 19 godz. 36 min na lotni fabrycznej Firefly-BB. Rekordowy lot przeprowadzono na Hawajach.

● **SZWAJCARIA.** Prawdopodobnie najlepszym europejskim wynikiem jest wyczyn Markusa Wackera, który na swej lotni utrzymał się 20 godz 18 min po starcie z 400 m wysokości zbocza pod Zurychem.

● **FAI.** Jak wynika z dostępnych informacji, obecnie ukazuje się na świecie 10 czasopism poświęconych wyłącznie lotniarstwu. Większość to miesięczniki i jeden dwutygodnik.

● **SZWAJCARIA.** 40-letni lotniarz Marco Broggi jest pierwszym, który pokonał na lotni Alpy. W locie trwającym 2 godz 10 min przeleciał ponad szczytem St. Gotthard (2 109 m). Wyczyn był asekurowany przez załogę śmigłowca ratowniczego.

lotnicza młodzież

Jaka jest obecna młodzież lotnicza? — Odpowiedź na to pytanie nie jest prosta i chyba nie pomogłoby tu zjedzenie przysłowiowej beczki soli. Może rozjaśniłaby trochę sprawę poważna, socjologiczna ankieta, ale przecież nie bardzo można na to liczyć, bo komu zależy na odpowiedzi na postawione na wstępie pytanie? Gdyby jednak mimo wszystko komuś na tym zależało, poradzić mogę odwołanie się do studentów Wydziału Socjologii jakiegoś uniwersytetu, a jeszcze lepiej do dyplomowanych i doświadczonych socjologów. Pomimo iż zdaję sobie sprawę z niedoskonałości indywidualnej odpowiedzi na postawione tu pytanie, spróbuję mimo wszystko na nie odpowiedzieć. Będzie to i szybciej i taniej, chociaż może i dalej od prawdy. Chociaż, kto wie?

Do próby odpowiedzi na wspomniane pytanie skłania mnie pewne doświadczenie własne, wyniesione z obcowania z młodzieżą lotniczą na lotniskach, podczas szkolenia i zawodów sportowych oraz poczynione tam obserwacje, a także liczne rozmowy z samą młodzieżą oraz doświadczonymi, i oczywiście starszymi lotnikami, zwłaszcza instruktorami lotniczymi.

Muszę się jednak zastrzec, że to co tu powiem, nie powinno nikogo ani wprowadzić w stan zachwytu, ani zbulwersować. Co najwyżej — pobudzić do dyskusji, na czym by mnie i redakcji, a chyba także w ogóle lotnictwu zależało. Przy okazji spróbuję sprecyzować, kogo uważam za młodzież lotniczą. Są to według mnie młodzi ludzie, w wieku od szesnastu do dwudziestu kilku lat (byłbym tu skłonny przyjąć górną granicę wieku juniorów w sportach lotniczych, czyli 24 lata), w zasadzie uczący się, wyselekcjonowani zdrowotnie i pod względem postępów w nauce szkolnej oraz posiadanej wiedzy lotniczej spośród licznych chętnych, zakwalifikowani na szkolenie i szkoleni już w powietrzu oraz doskonalący swoje lotnicze kwalifikacje w aeroklubie, wywodzący się z różnych środowisk, ale z zauważalną wśród kandydatów na lotników przewagą młodzieży z rodzin robotniczych i inteligenckich, mieszkający na ogół w mieście.

Jaka jest więc obecna młodzież lotnicza?

Jest dorodna, dobrze odżywiona, dobrze ubrana, średniozasobna w kieszonkowe i dosyć sprawna fizycznie, ale nie za bardzo, wykształcona, mądra, częściowo ze sporą dozą sprytu życiowego. Jest dosyć śmiała, na ogół towarzyska, ma sporo zainteresowań pozalotniczych. Imponują jej odwaga i kunszt lotniczy, które dla ambitnej jej części staje się wzorem i celem zainteresowań lotnictwem. Jest zdolna i czyni szybkie postępy w praktycznym szkoleniu lotniczym. Teorię traktuje na ogół jako zło konieczne i nie ma dla niej cierpliwości. Tak, tak, dzisiejsza młodzież lotnicza jest niecierpliwa. Pragnie jak najmniejszym kosztem i jak najszybciej osiągnąć jak najwyższe rezultaty. Umie sobie wytknąć lotniczy cel i konsekwentnie do niego dążyć, ale też łatwo rezygnuje z ambitnych celów i w ogóle z lotnictwa, nawet już w okresie zaawansowanego szkolenia. Potrafi bardzo dobrze liczyć i kalkulować co się opłaci. Jeśli jest przekonana, że lotnictwo da jej atrakcyjny i popłatny zawód — a tak jest w znacznej części — potrafi wykazać się pracą na starcie i w aeroklubie, potrafi być wzorem ucznia-pilota i pilota podwyższającego swoje kwalifikacje, wzorem dobrego członka aeroklubu, uczynnego kolegi. Jeśli młody lotnik osiągnie to co zamierzał, jeśli uzyska w aeroklubie wszystko co jest do uzyskania w zakresie kwalifikacji lotnika zawodowego, staje się na ogół jakby innym człowiekiem, mniej skłonnym do bezinteresownej pomocy przy hangarowaniu sprzętu, na starcie, w aeroklubie. Jest więc nasza lotnicza młodzież interesowna. I jest wygodna, czasami aż za bardzo, bo rażąco.

Latanie na szybowcach czy samolotach bądź skakanie ze spadochronem jest już dla niej mniej jak dawniej fascynującą przygodą, a więcej rozrywką, ciekawym spędzeniem wolnego czasu, jednym z zainteresowań, raczej normalnym jak wiele innych, czymś co potrafi jeszcze zaimponować niektórym rówieśnikom spoza lotnictwa, ale już nie wszystkim wokoło. Jest nasza młodzież arcypraktyczna. Zdarzają się wprawdzie gesty bezinteresowne, spontaniczne, zwłaszcza gdy dzieje się na lotnisku coś niezwykłego. Dominują jednak praktycyzm i konsumpcyjne podejście do latania czy skakania. — Ważne jest przede wszystkim to, abym ja polatał czy poskakał, a przy okazji inni — myśli wielu młodych pilotów i spadochroniarzy. Młodzież nie lubi czekania na latanie (skakanie). Jeśli musi czekać, skłonna jest do nieobiektywnych opinii o organizatorach latania (skakania). Na ogół próbuje widzieć winę u innych, nie u siebie.

Ciekawy wydaje się jej stosunek do sprzętu latającego — szybowców, samolotów, spadochronów — a więc sprzętu technicznie nowoczesnego i drogiego. Sprzęt, technika, maszyna jest czymś oczywistym, zwykłym, po prostu sprzętem, martwą naturą, ożywioną co najwyżej silnikiem lub prądami wznoszącymi, nie jest natomiast personifikacją niezawodnego przyjaciela, nie jest gloryfikowany, jak bywało w przeszłości. Można zaryzykować twierdzenie, że młodzież żyje w symbiozie z techniką, lecz traktuje ją wyłącznie jako nowoczesne narzędzie, mające w sposób naturalny służyć człowiekowi. Uszkodzony sprzęt lotniczy nadaje się według młodzieży co najwyżej do naprawy, ale nie do opłakiwania, a obchodzenie się ze sprzętem wymaga poprawności ale nie czułości.

Lotnictwo dla współczesnej młodzieży jest formą wyżycia się, intratnym i uznawanym społecznie zawodem, sportem różniącym się wprawdzie od pozostałych, ale też umożliwiającym starty w zawodach, rywalizowanie, zdobywanie medali i pewne profity, zwłaszcza na mistrzowskim szczeblu, a dopiero potem przeżyciem. Lotnictwo dla uprawiającej je młodzieży nie jest życiem jedynym, jest jednym z zajęć, raczej piękniejszym i bardziej niezwykłym niż inne, ale nie upoważniającym do chodzenia z głową w chmurach.

Jaka jest więc jeszcze ta nasza, współczesna lotnicza młodzież? Jej obraz jest zapewne znacznie bogatszy niż nieśmiało i niepewnie zarysowany tu jej szkic. Jest przede wszystkim taka, jaka jest. Jest jak własne dziecko, kochane, ale nie zawsze ułożone według naszych wyobrażeń i właśnie może dlatego zdrowe. Myślę, że dzisiejsza lotnicza młodzież jest po prostu wytworem naszego, pędzącego w szalonym tempie końca dwudziestego wieku. Wiążemy z nią najśmielsze plany. Ważne jest więc, że chwyta ona mocno stery po swych ojcach, że w określonej perspektywie potrafi zastąpić mistrzów i sięgać po nowe, lotnicze sukcesy na każdym polu.

Halny



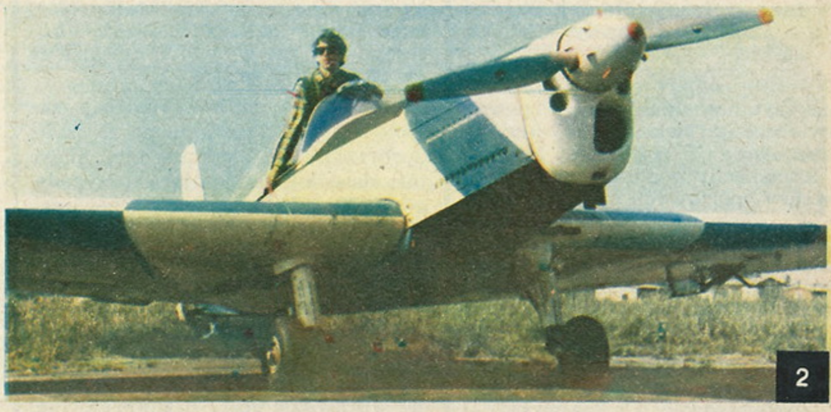


Zdjęcia: B. Koszewski (1), L. Zielaskowski (2)





PUCHAR PREZYDENTA SZCZECINA





III Ogólnopolskie Zawody w Akrobacji Samolotowej o Puchar Prezydenta miasta Szczecina odbyły się w Aeroklubie Szczecińskim, w dniach 3—8 czerwca br. Pomimo licznych zgłoszeń zawodników, na starcie tej imprezy stanęło tylko 13 pilotów z — Gliwic, Poznania, Świdnika, Rybnika, Zielonej Góry i Szczecina — w tym zaledwie dwóch w grupie A (akrobacja wyczynowa) i jedenastu w grupie B (akrobacja wyższa). Piloci grupy A latali na Zlinie 50L, a piloci grupy B na Zlinach 526 AFS. Rozegrano trzy konkurencje, na które składały się wiązanki: obowiązkowa znana, obowiązkowa nieznana i dowolna.

W grupie A bezkonkurencyjny był wielokrotny, w tym aktualny mistrz Polski **Paweł Pawlak** z Aeroklubu Szczecińskiego, który zgromadził 12 705,5 pkt. Drugi był jego klubowy kolega **Janusz Talarczyk** — 9 314,6 pkt.

Bardziej wyrównana walka była w grupie B, którą ostatecznie wygrał **Wacław Gojny** z Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego, gromadząc 8 678,6 pkt. Następne dwa miejsca zajęli: 2. **Marian Kujawa** (Gliwice) — 8 143,6 pkt; 3. **Grzegorz Krawczuk** (Szczecin) — 7 809,6 pkt.

(kh)

NA ZDJĘCIACH — od góry: 1. Paweł Pawlak, zdobywca 1 miejsca w III Ogólnopolskich Zawodach w Akrobacji Samolotowej o Puchar Prezydenta miasta Szczecina. Samolot — Zlin-50L ● 2. Wacław Gojny, zdobywca 1 miejsca w grupie B. Samolot — Zlin-526 AFS. ● 3. Stoją od lewej: Wacław Gojny — 1 miejsce w grupie B, Marian Kujawa — 2 miejsce w grupie B, Paweł Pawlak — 1 miejsce w grupie A, Janusz Talarczyk — 2 miejsce w grupie A, Grzegorz Krawczuk — 3 miejsce w grupie B.

Zdjęcia: WACŁAW HOŁYŚ

WARSZAWSKIE SAMOLOTOWE





W czerwcowy, sobotnio-niedzielny weekend, w Aeroklubie Warszawskim rozegrano XIV Warszawskie Zawody Samolotowe. Nie byłoby w tym nic dziwnego, bo ranga zawodów niewysoka — III liga, czyli zawody okręgowe — i obsada skromna — 9 załóg, w tym 7 z Warszawy i 2 z Białegostoku. Na podkreślenie zasługuje jednak fakt, że stołeczny aeroklub po latach przerwy ponownie zorganizował tę tradycyjną imprezę, w której ongiś startowało wielu pilotów, stanowiących dziś chlubę lotnictwa zawodowego.

O tym, że zapomniano już prawie o tych zawodach, świadczy m. in. fakt, iż trudno było ustalić, która to z kolei ich tegoroczna edycja — trzynasta czy czternasta. Na wszelki wypadek zrezygnowano z trzynastki.

Zawodnicze Zliny startowały z lotniska Babice i tam lądowały. Pomimo braku zaplecza technicznego na tym lotnisku okazało się, że samoloty można obsłużyć dobrze i sprawnie. Jest to oczywiście zasługa służby technicznej AW. Dla zawodników nie było ograniczeń ruchowych, wręcz przeciwnie, służba ruchu lotniczego postarała się, by zawody odbyły się w pełni, w zaplanowanym terminie i rejonie. Dzięki temu rozegrano trzy udane konkurencje nawigacyjne. Sprawne było kierowanie lotami. Do przygotowania i oceny sportowej zawodów znalazła się liczna grupa działaczy i pilotów, którzy nie szczędzili czasu, by impreza przebiegała według wymogów regulaminu, a rywalizacja była zgodna z zasadami fair play. Oblotu tras przed konkurencjami dokonywał sam prezes AW. Dla czołowych załóg znalazły się dyplomy i puchary, ufundowane przez instytucje, zakłady pracy i organizacje współpracujące z Aeroklubem Warszawskim. Impreza na Babicach, chociaż skromna, przypominała jednak dawne, dobre czasy z lotniska Gocław, gdzie w Warszawskich Samolotowych startowało dwadzieścia i więcej załóg.

O korzyściach płynących z tego rodzaju imprez nie trzeba przekonywać fachowców. Innym warto jednak przypomnieć, że sportowa rywalizacja w zawodach tego szczebla jest dobrą szkołą latania, surowym egzaminem umiejętności, próbą samodzielnego rozwiązywania zadań w powietrzu, wielkim dopingiem do podnoszenia kwalifikacji, furtką do imprez ogólnopolskich, a często i do zawodu lotniczego. Zawody rajdowo-nawigacyjne uczą praktycznej nawigacji, doskonałego orientowania się w terenie i umiejętności rozpoznawania lotniczego, sekundowej regularności lotu i precyzyjnego lądowania, i to w atmosferze bezpośredniej rywalizacji zawodniczej. Zawody samolotowe uczą też dyscypliny w powietrzu i latania bezpiecznego. Ze wszech miar są więc cenne dla wszystkich pilotów, a zwłaszcza dla lotniczej młodzieży, z której najbardziej zdolni, ambitni i pracowici piloci osiągają z czasem poziom mistrzowski. Praktyka uczy, że nawet piloci zawodowi, którzy uprawiali lub uprawiają sport lotniczy, częstokroć czują się w powietrzu pewniej niż ich koledzy, którym nie dane było latać sportowo.

Podkreślić więc trzeba, że Aeroklub Warszawski znowu widzi potrzebę latania sportowego swych członków, że w XIV Warszawskich Zawodach Samolotowych startowała grupa młodych, zdolnych pilotów — i dwie pilotki — którzy rokują nadzieje na szybki, lotniczy awans. W wyniku imprezy na Babicach najlepsi z nich zakwalifikowali się do zawodów ogólnopolskich. Po latach rozszerza się więc ponownie liczba pilotów AW, uprawnionych do startu w samolotowych imprezach krajowych. Szkolenie poprzez sport zaczyna być znów ważne w działalności stołecznego aeroklubu, co może tylko cieszyć.

Za każdą udaną lotniczą imprezą kryją się ludzie godni wyróżnienia. Tak było i tym razem. Odejdźmy jednak od indywidualnych pochwał. Tym bardziej że Aeroklub Warszawski, pomimo określonych trudności, zwłaszcza lotniskowych, stać na więcej. Chcielibyśmy, aby jak dawniej Warszawa stała się ważnym miejscem na mapie polskiego lotnictwa sportowego, by organizowała nie tylko zawody okręgowe, ale także ogólnopolskie, centralne, by była tętniącym życiem ośrodkiem lotniczym na miarę ambicji licznie zainteresowanej lotnictwem warszawskiej i okolicznej młodzieży. Tymczasem należy wyrazić uznanie Aeroklubowi Warszawskiemu za „już", ale też można się chyba spodziewać, że będzie „jeszcze", czego stołecznym lotnikom sportowym serdecznie życzymy.

HEK

NA ZDJĘCIACH:

Czerwcowy weekend na lotnisku Babice, podczas którego rozegrano XIV Warszawskie Zawody Samolotowe ● Grupa uczestników zawodów oraz kierownik AW Józef Grochowski (w środku, w okularach) i szef wyszkolenia AW, Andrzej Ciastoń (pierwszy z prawej, także w okularach).

Zdjęcia: H. Kucharski

z Antonim Szymańskim, byłym pilotem doświadczalnym Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie.

lotnictwo szkołą życia





Ppor. pil. Antoni Szymański – zdjęcie z 1945 r. (wyżej z lewej) ● Przy samolocie Kos, na którym Antoni Szymański (w kapeluszu) dokonał rajdu dookoła Europy w 1960 r. Po lewej mechanik Feliks Batorski (zdjęcie wyżej).



Zdjęcie z 1968 r, ostatniego roku pracy w charakterze pilota doświadczalnego PZL Okęcie (z lewej).

Urodził się w 1901 r. Od marca 1923 r. w 7 eskadrze myśliwskiej w 1 pułku w Warszawie. Dwa lata później w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Grudziądzu. Od 1926 r. w eskadrze treningowej, w latach 1929—1939 instruktor pilot oraz instruktor radiotelegrafista w Dziale Nauk Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Przed wybuchem II wojny światowej wykonywał loty łącznikowe, zaś w pierwszych dniach września uczestniczył w ewakuacji samolotów szkoły dęblińskiej na wschód Polski. W nocy z 17 na 19 września 1939 r. internowany w dramatycznych okolicznościach i przewieziony do twierdzy Komarno. Stamtąd uciekł i zameldował się w Konsulacie polskim w Budapeszcie. Tam mu poradzono, aby na własną rękę udał się do Francji. W czasie przekraczania granicy ujęła go żandarmeria niemiecka. Osadzony został w więzieniu. W czasie transportu do Oświęcimia w niezwykłych okolicznościach wyskoczył z pociągu na terenie Słowacji. Po wielodniowej wędrówce przybył do Dęblina, do którego sprowadził rodzinę. Ukrywał się. Od 1940 r. do 1944 r. działał w Ruchu Oporu. Od 1944 r. pracował w PKWN w Lublinie, następnie odbywał służbę w ludowym Lotnictwie Polskim. Od 1945 do 1968 r. pilot doświadczalny. W tymże roku przeszedł na emeryturę. W czasie 45 lat pracy w lotnictwie wylatał 11 640 godzin na 103 typach samolotów, oblatał 14 prototypów, kilka półprototypów oraz ponad 1 000 samolotów seryjnych. Za wybitne zasługi położone dla lotnictwa otrzymał wiele odznaczeń. W 1966 r. Rada Państwa PRL nadała mu Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

— Pracował Pan w PKWN w Lublinie, następnie latał jako oficer ludowego Lotnictwa Polskiego, a nieprzerwanie do 1968 roku — był pilotem doświadczalnym. To swego rodzaju ewenement pracowitości, zaangażowania i osiągnięć w lotnictwie i dla lotnictwa polskiego. Kiedy Pan przybył do Lublina i zgłosił się w Polskim Komitecie Wyzwolenia Narodowego?

— Dnia dokładnie już nie pamiętam, ale było to na przełomie lipca i sierpnia 1944 r. Lublin zastałem zniszczony, wyglądał posępnie i nie nastrajał optymistycznie. Ale ja mając w sercu dużo wiary i nadziei przystąpiłem wkrótce do poszukiwań śladów lotnictwa. Przypadkowo dowiedziałem się, że na ul. Spokojnej mieści się Resort Komunikacji, Poczt i Telegrafu, którym kieruje inż. Jan Grubecki. Już następnego dnia odwiedziłem wspomniany urząd, zasięgając informacji o możliwości zatrudnienia w charakterze pilota. Przyjęto mnie entuzjastycznie. Potrzebowano osoby nie tylko chcące pracować w lotnictwie, ale mające już jakieś przeszkolenie. Ja natomiast miałem wieloletnią praktykę w zawodzie instruktora pilota wojskowego. Pewnego rodzaju przeszkodę stanowił fakt, iż byłem instruktorem wojskowym i jako taki powinienem odbywać służbę w lotnictwie wojskowym. Po dwóch miesiącach pracy w PKWN zostałem skierowany do ludowego Lotnictwa Polskiego.

— Jaka to była jednostka?

— 9 pułk zapasowy. Werbunek ludzi do szkoły lotniczej i pułku zapasowego rozpoczęto we wrześniu 1944 r., wśród zmobilizowanych lotników przedwojennych i poborowych powołanych do wojska na podstawie dekretu PKWN, wydanego 15 sierpnia 1944 r. Wszystkich powołanych do lotnictwa żołnierzy, zarówno rezerwy jak i poborowych młodego rocznika, zgrupowano w 9 zapasowym pułku piechoty stacjonującym w Lublinie na terenie hitlerowskiego obozu zagłady na Majdanku. Sformowany z tych żołnierzy batalion zwano dywizjonem lotniczym. Z kolei wydzielono grupę lotników przedwojennych, w której i ja się znalazłem. Ale w dywizjonie tym nie przebywałem zbyt długo.

— Zapewne skierowano Pana do 15 samodzielnego zapasowego pułku lotniczego?

— Właśnie. W listopadzie otrzymałem awans do stopnia podporucznika pilota i skierowany zostałem do wspomnianego pułku w Zamościu. Przeszkalałem się na samolotach Ut-2 i Jak-7. To przeszkalanie okazało się dla mnie niezwykle krótkie. Wykorzystywany byłem natomiast jako instruktor do szkolenia innych, szczególnie w akrobacji lotniczej. W tym miejscu nie bez satysfakcji muszę stwierdzić, iż instruktorzy radzieccy szybko poznali się na moich umiejętnościach pilotażowych i chętnie wyręczali się moją osobą. Po kilku miesiącach pobytu w 15 pułku, w kwietniu 1945 r., przeniesiono mnie do sztabu Wojsk Pancernych i Zmotoryzowanych WP, stacjonującego we Włochach pod Warszawą. Otrzymałem nominację na zastępcę dowódcy eskadry sztabowej. Do zakończenia wojny wykonałem zaledwie kilka lotów jako pilot łącznikowy. Wkrótce mój sztab przeniesiono do Modlina, a ja zostałem zastępcą dowódcy portu lotniczego w Bydgoszczy.

— Jeśli dobrze pamiętam, w Bydgoszczy był Pan również kilka miesięcy?

— W drugiej połowie października 1945 r. zostałem służbowo przeniesiony w charakterze pilota doświadczalnego do Lotniczych Zakładów Doświadczalnych w Łodzi. W dniu 28 października 1945 r. oblatałem prototyp samolotu Szpak-2 (SP-AAA) konstrukcji inż. Tadeusza Sołtyka. Przeniesienie i praca w LWD nie była przypadkowa. Wiązała się ściśle z moją działalnością lubelską. Pracowałem wówczas w charakterze pilota w Biurze Projektów Resortu Komunikacji Poczt i Telegrafu...

— Powróćmy więc na chwilę wspomnieniami do tamtych dni.

— Konstruktor inż. Tadeusz Sołtyk otrzymał latem 1944 r. zezwolenie ówczesnego kierownika resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu na zaprojektowanie i budowę samolotu łącznikowo-dyspozycyjnego do przewozu delegatów rządowych, prasy i poczty do miejscowości nie mających połączeń lotniczych. Projek samolotu Szpak-1 powstał, mimo bardzo trudnych warunków w owym czasie, w ciągu kilku tygodni. W związku z przeniesieniem biura lubelskiego do Łodzi, do byłej fabryki mebli, przemianowano ją na Lotnicze Zakłady Doświadczalne. Ze względu na lepsze warunki pracy i możliwości produkcyjne projekt budowy Szpaka-1 uznano za bardzo skromny i odłożono go do szuflady. W pierwszym kwartale 1945 r. wykonano rysunki prototypu samolotu Szpaka-2. Tak więc, mimo iż prawie cały rok zostałem rozłączony z ówczesnymi kolegami lubelskimi, znów wróciłem do nich i oblatałem pierwszy polski samolot zbudowany w kraju po zakończeniu II wojny światowej.

— Za kilka miesięcy minie 35 lat od owego wydarzenia, jednego z ważniejszych w polskim lotnictwie powojennym. Co Pan dzisiaj może powiedzieć o Szpaku?

— Był to udany samolot. Ogółem wylatał 200 godzin, wykonał 500 lotów, w tym 50 przelotów. Oddał on spore usługi społeczne, zanim zakończył swą żywotność i skierowany został do muzeum. Trzeba pamiętać, że był to pierwszy samolot zbudowany w prymitywnych powojennych warunkach warsztatowych przez pionierów LWD. W tym miejscu muszę dodać: nie zawsze z takich surowców i materiałów, z jakich buduje się samoloty. Warto też wspomnieć, iż ze Szpaka wykonywano skoki spadochronowe w czasie pokazów lotniczych. Odbył on również lot do Rumunii i z powrotem.

— Powróćmy jeszcze do pierwszych lat powojennych, do okresu, w którym dominował zapał i entuzjazm do pracy nad odbudową zniszczonego doszczętnie lotnictwa, które należało od nowa tworzyć i organizować. Był Pan jednym z pionierów naszego lotnictwa powojennego. Jakie nasuwają się Panu refleksje?

— Z dużym sentymentem — mimo wielu ówczesnych trudności — wspominam tamte lata. Dały mi one wiele satysfakcji. To był okres, który mierzył się ilością przeżyć. Wydaje mi się, że wtedy przy stosunkowo małym nakładzie środków uzyskiwaliśmy wyniki, które przerosły nasze oczekiwania. Tworzyliśmy wówczas podstawy lotnictwa cywilnego, które przetrwały próbę czasu. Co prawda miało ono w swym dalszym rozwoju różnego rodzaju słabsze okresy, tak w sferze organizacji jak i produkcji przemysłowej, to jednak w wielu dziedzinach osiągnęło dzisiaj poziom, z którego my lotnicy możemy być dumni.

— Za kilka miesięcy będzie Pan obchodzić osiemdziesiątą rocznicę urodzin. Jest Pan nadal żywotny, pracując społecznie — i jak usłyszałem — czuje się Pan dobrze. W swym bogatym w wydarzenia i emocje życiu pilota instruktora i pilota doświadczalnego miał Pan tak wiele napięć i przygód, iż nie sposób ich wymienić. Co zadecydowało, iż zachował Pan tak dobrą kondycję, energię i poczucie humoru?

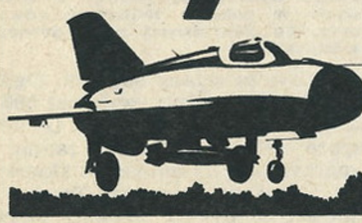
— Od najmłodszych lat miałem pogodne usposobienie. Wszystko inne zawdzięczam lotnictwu. Latanie dało mi szczęście, energię i skrystalizowało refleks. Miałem szczęście w życiu, a szczególnie w lataniu. Towarzyszyło mi ono w każdym locie i jakoś nie opuszcza po dzień dzisiejszy. Lotnictwo odmładza, regeneruje siły i pozwala zachować je do późnej starości. Jeśli chodzi o mnie, to nadal nie czuję się starym człowiekiem.

— Życzymy długich i szczęśliwych lat życia!

Rozmawiał: **TADEUSZ MALINOWSKI**



W OPINII czytelników



W numerze 1500 „Skrzydlatej Polski” ogłosiliśmy ankietę SONDA-50, skierowaną do Czytelników w celu zasięgnięcia opinii o tygodniku. Chociaż termin nadsyłania odpowiedzi minął 1 maja br., to napływały one do końca maja. W SONDZIE-50 wzięło udział trzykrotnie więcej Czytelników, niż w ankiecie ogłoszonej przed dwoma laty. Świadczy to niewątpliwie o zacieśniającej się więzi między Czytelnikami i redakcją.

Wielu Czytelników, którzy przysłali do nas odpowiedzi ankietowe, dołączyło do nich, czasami bardzo obszerne, listy z osobistymi uwagami i spostrzeżeniami na temat „Skrzydlatej”. Redakcja dokładnie zapoznała się ze wszystkimi odpowiedziami, jakie do nas napłynęły z wszystkich województw, z najdalszych zakątków kraju oraz z zagranicy (z Czechosłowacji, NRD, Rumunii, Węgier i Związku Radzieckiego). Obecnie chcieliśmy podzielić się z Czytelnikami naszymi wstępnymi spostrzeżeniami, jakie powstały przy analizie nadesłanego do nas materiału w formie odpowiedzi na ankietę i licznie załączonych do nich listów.

Przede wszystkim cieszymy się z dużego udziału naszych Czytelników w SONDZIE-50. Przytłaczająca ich większość czyta „Skrzydlatą Polskę” systematycznie, mimo dużych często — jak wynika z listów — trudności z nabyciem jej poza prenumeratą. Każdy egzemplarz czytany jest przeciętnie przez 2—3 osoby. Jak wykazała SONDA-50 jesteśmy czasopismem czytanym w większości przez mężczyzn — kobiety stanowią mały procent Czytelników.

Wśród Czytelników tygodnika najliczniejszą grupę stanowią ludzie młodzi — młodzież w wieku do lat 1Ś. Z wiekiem wiąże się też i staż czytelniczy, gdyż większość odpowiadających na ankietę zaczęła czytać czasopismo w latach siedemdziesiątych. Ale nie brak nam też Czytelników wiernych od lat 20, 35 czy więcej. Na przykład od blisko 50 lat czytają „Skrzydlatą” m.in. panowie Roman Bieliński (z Konina) i Czesław Gąska (z Lublina), którym przy okazji serdecznie dziękujemy za przesłane do redakcji wraz z ankietami listy. Są też Czytelnicy, którzy wiernie towarzyszą nam przez cały okres istnienia Polski Ludowej.

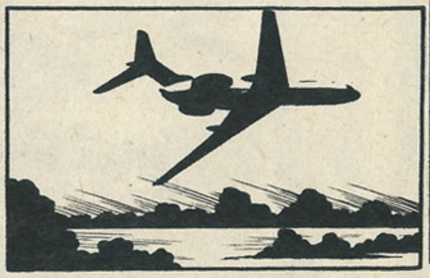
Jak wynika z SONDY-50, Czytelnicy nasi są ludźmi wykształconymi, bądź też kształcącymi się, wciąż rozszerzającymi swoją wiedzę ogólną i lotniczą. I cieszyć należy się, że w ich ocenie publikacje zamieszczane na łamach „Skrzydlatej Polski” przyczyniają się do pogłębienia wiedzy lotniczej.

Większość biorących udział w SONDZIE-50 Czytelników nie widzi w ostatnich latach istotnych zmian w sposobie prezentowania zamieszczanych w czasopiśmie publikacji. Redakcja ze swej strony postara się zrobić wszystko, aby nasz tygodnik stał się bardziej interesujący. Jednakże warunki produkcyjno-poligraficzne, w jakich powstaje czasopismo odbiegają znacznie od tego, czego byśmy sobie wszyscy (Czytelnicy i redakcja) życzyli. Trzeba sobie z tego zdawać sprawę — co jednak nie zwalnia, oczywiście, zespołu redakcyjnego od ciągłego czuwania nad dobrym poziomem każdego numeru. W ocenie Czytelników — treści i sposoby przedstawiania problemów w publikacjach na naszych łamach są komunikatywne. Z ankiety wynika też, że wszystkie rubryki i działy tematyczne mają swoich stałych Czytelników. Natomiast nie ma takiego działu tematycznego, który by wcale nie interesował znaczącej liczby Czytelników.

Możemy stwierdzić, że upodobania i zainteresowania naszych odbiorców od czasu ostatniej ankiety pozostały niezmienne. Okazuje się, że największe zainteresowanie budzą publikacje z zakresu historii lotnictwa (polskiego i światowego), konstrukcji lotniczych polskich i zagranicznych, lotnictwa wojskowego, modelarstwa i lotniarstwa. Większość Czytelników dokładnie czyta naszą publicystykę, odnosząc się do niej często krytycznie.

Wśród Czytelników, którzy wraz z wypełnionymi ankietami nadesłali do nas listy z uwagami i spostrzeżeniami, najliczniejszą grupę stanowili modelarze. Podzielili się oni z nami swoimi problemami związanymi — ogólnie mówiąc — z aktualną, trudną sytuacją na rynku modelarskim.

Coraz bardziej konsolidujące się środowiska lotniarzy też żywo zareagowały na naszą SONDĘ-50, dzieląc się w listach załączonych do ankiet uwagami na temat redagowania działu lotniarskiego. Wszystkie te i inne uwagi i spostrzeżenia, skierowane pod naszym adresem, będziemy starali się uwzględniać w naszej codziennej pracy redakcyjnej. My też mamy swoje problemy, gdyż z niemałym trudem staramy się zmieścić szeroki profil tematyczny na uszczuplonej ostatnio liczbie stron tygodnika. Zależy nam na tym, aby żaden ważny fakt czy istotny temat nie został na naszych łamach pominięty, niemniej zdajemy sobie sprawę, że nie zawsze udaje się nam zadowolić oczekiwania w s z y s t k i c h czytelników.



Mamy nadzieję, że tak licznie nadesłane odpowiedzi na SONDĘ-50 pomogą nam przy coraz to lepszym planowaniu tematycznym kolejnych numerów „Skrzydlatej Polski”. We wszystkich ankietowych wypowiedziach na plan pierwszy wybija się troska Czytelników o poziom ogólny czasopisma, jego szatę graficzną i treść publikacji.

Wszystkim Czytelnikom, którzy wzięli udział w SONDZIE-50, nadesłali odpowiedzi i swoje opinie w interesujących nas sprawach, serdecznie dziękujemy. **(G)**



Rys. W. Fuglewicz (4)

NAGRODY DLA UCZESTNIKÓW W SONDZIE — 50

Wśród Czytelników, którzy wzięli udział w Sondzie — 50, ogłoszonej w 1500 numerze „Skrzydlatej Poski”, rozlosowaliśmy 50 książek o tematyce lotniczej (w tym 20 tomików Biblioteczki „SP”) oraz 50 drobnych upominków lotniczych.

Książki wylosowali: **Janusz Dolaś**, ul. Ogińskiego 16/71, 42-200 Częstochowa; **Wanda Jochemczyk**, ul. Drzewieckiego 3/48, 02-153 Warszawa; **Krzysztof Spólnicki**, ul. Kasprzaka 59/15, 91-017 Łódź; **Zygmunt Heineman**, ul. Przodowników Pracy 111/6, 53-201 Wrocław; **Bohdan Papierski**, ul. Filtrowa 62/109, 02-057 Warszawa; **Petr Kukucz**, Zapotockeho 905, 70800 Ostrawa-Paruba, CSRS; **Leszek Chmielewski**, ul. Dzierżyńskiego 14/3, 65-229 Zielona Góra; **Zbigniew Huczyński**, ul. Saperów 8/3, 82-300 Elbląg; **Jarogniew Sierpiński**, Osiedle Przyjaźni 13K/103, 61-687 Poznań; **Waldemar Salach**, ul. Geodetów 8/161, 02-396 Warszawa; **Marian Krzyżan**, skrytka pocz. 3, 65-951 Zielona Góra 5; **Jerzy Cywiński**, skr. pocz. 53, 82-400 Sztum; **Andrzej Szymański**, Bławatków 10, p-ta 26-061 Zajączków; **Andrzej Siejka**, ul. Witczaka 78/20, 41-902 Bytom; **Stanisław Januszkiewicz**, ul. Zagłoby 3/2, 59-700 Bolesławiec; **Władysław Dąbrowski**, ul. Syrokomli 7/13 m. 111, 03-335 Warszawa; **Zdzisław Kruber**, ul. Grunwaldzka 12/52, 76-270 Ustka; **Jerzy Jagielski**, ul. Sienkiewicza 5/10, 37-400 Golub-Dobrzyń; **Jaroslav Riedl**, Harantova 1619, 508 01 Horice v Podkrkonosi, CSRS; **Wiktor Biełokrinickij**, ul. Sowietskaja 9/105 Komsomolsk-na-Amurie, Chabarowskij Kraj, 681018, ZSRR; **Barbara Borkowska**, ul. Asnyka 9/7, 71-526 Szczecin; **Roman Bieliński**, Pl. Górnika 3/28, 62-510 Konin; **Janusz Chmielewski**, ul. Szkolna 30/42, 25-604 Kielce; **Aleksander Kolesnikow**, ul. Zołotodolinskaja 29/227, 630090 Nowosybirsk-90, Akademgorodok, ZSRR; **Zdenek Gregoriades**, Jihlavska 615, 145 00 Praha 4, CSRS; **Józef Czernek**, os. Bieńczyce 123, 31-831 Kraków; **Bernad Denes**, Str. Morii 4, 4300 TG — Mures, Rumunia; **Michał Patyk**, ul. Bałuckiego 31/9, 02-557 Warszawa; **Edward Pachowicz**, ul. Szubińska 61/2, 85-312 Bydgoszcz; **Igor Babenko**, Prospekt Brest-Litowski nr 15 m. 15, 252055 Kijów, ZSRR; **Stanisław Rapacz**, ul. Radzikowskiego 16, 31-305 Kraków; **Iwona Żuk**, ul. Mieroszowska 21, 58-303 Wałbrzych; **Czesław Gąska**, ul. Sokola 17/44, 20-336 Lublin; **Wojciech Luchowiec**, ul. Kostki Napierskiego 16/14, 43-300 Bielsko-Biała; **Wojciech Sulima**, ul. Wiertnicza 30/4, 26-600 Radom; **Jerzy Bezemski**, 264016 Skobełka, Wołyński obw., Horochowski rejon, ZSRR; **Andrzej Czerniewicz**, Bieruta 41/45, 41-902 Bytom; **Thomas Funke**, Unritzstrasse 19 K, 9033 Karl-Marx-Stadt, NRD; **Stanisław Rybak**, ul. Księżycowa 14/29, 42-200 Częstochowa; **Wiesław Z. Kruk**, ul. Krupskiej 7/9, 01-406 Warszawa; **Wojciech Cieniuch**, ul. Słowackiego 11/43, 21-040 Świdnik; **Jan Chmielarski**, ul. 1 Maja 4, 39-120 Sędziszów Małopolski; **Marek Woliński**, ul. Wierzbowa 11/11, 00-094 Warszawa; **Jacek Wawrzyniak**, ul. R. Luksemburg 22, 64-100 Leszno; **Tomasz Celewicz**, ul. Chodkiewicza 17c/4, 80-506 Gdańsk; **Michaił Diesiatow**, Makarowa 14/46, 265024 Rowno, ZSRR; **Bogusław Szczupaj**, Nowa Wieś 34, 36-001 Trzebownisko; **Lechosław Musiałkowski**, os. Lecha 77/2, Poznań; **Oskar Markiel**, ul. Osuchowskiego 2/3, 43-300 Bielsko-Biała; **Maciej Lewandowicz**, ul. Bardowskiego 4/33, 97-200 Tomaszów Maz.

Ufundowane przez PLL LOT, Aeroklub PRL, PEZETEL i inne instytucje lotnicze upominki wylosowali: **Janusz Walczak**, ul. Chopina 12, 74-130 Cedynia; **Andrzej Jamrozik**, ul. Marii Konopnickiej 16, 34-485 Jordanów; **Janusz Głowacki**, ul. Jagiellońska 3/3, 58-530 Kowary; **Wacław Sabat**, 38-621 Łukawica Leska 68; **Tomasz Pieniążek**, ul. Sienkiewicza 35/35, 82-100 Malbork; **Dariusz Kaja**, ul. Solna 12/65 m 1, 85-862 Bydgoszcz; **Zbigniew Słodziak**, Powstańców Śląskich 103/45, 53-332 Wrocław; **Robert Karbowski**, ul. Kowalska 21, 58-530 Kowary; **Marian Poprawski**, ul. Dąbrowszczaków 4/16, 76-270 Ustka; **Mieczysław Smykała**, 36-062 Zaczernie 38; **Ireneusz Makuch**, ul. Zwycięstwa 50, 72-610 Międzyzdroje; **Krzysztof Dreczkowski**, ul. Petofi 35, 80-92 Patka (Węgry); **Andreas Urbaniak**, ul. Wiesława 36/3, 74-400 Dębno; **Krzysztof Jendernal**, ul. Modrzewskiego 2/12, 86-300 Grudziądz; **Ryszard Seiler**, Obrońców Stalingradu 79/7, 76-150 Darłowo; **Grzegorz Giza**, ul. Kniewskiego 2a/13, 78-100 Kołobrzeg; **Jacek Brzozowski**, ul. Szafera 146/3, 71-245 Szczecin; **Grzegorz Goryczka**, Aleja Majowa 4/59, 44-100 Gliwice; **Bogusław Jaguszewski**, ul. Chojnowska 15/12, 59-220 Legnica; **Rafał Kraska**, ul. K. Pułaskiego 11/7, 81-760 Sopot; **Sylwester Kierzkowski**, ul. Unisławy 12/15, 71-402 Szczecin; **Jacek Piotrowski**, ul. Wileńska 57b/22, 80-287 Gdańsk-Wrzeszcz; **Paweł Zimnicki**, ul. Marchlewskiego 5/120, 27-600 Sandomierz; **Marek Murawski**, ul. Kraszewskiego 4/36, 87-100 Toruń; **Bohdan Heiselbetz**, ul. Tysiąclecia 86a/147, 40-871 Katowice; **Włodzimierz Farny**, ul. 22 Lipca 17/1, 98-100 Łask; **Daniel Idzikowski**, ul. Sobieskiego 18/3, 81-761 Sopot; **Tomasz Szczot**, ul. Grunwaldzka 265, 60-179 Poznań; **Andrzej Kondoł**, ul. Turze Pole 14, 36-211 Jasionów; **Mirosław Zimoląg**, ul. Dąbrowszczaków 43, 32-500 Chrzanów; **Grzegorz Igliński**, ul. PKWN 15/1, 14-100 Ostróda; **Marek Opałko**, Gąsiorowo, 13-108 Waplewo; **Sławomir Mizeria**, ul. Wojska Polskiego 46/17, 87-100 Toruń; **Arkadiusz Broniarek**, Aleja Wyzwolenia 49/51 m 10, 97-200 Tomaszów Mazowiecki; **Jarosław Magnuszewski**, ul. Sienkiewicza 22, 16-050 Michałowo; **Zbigniew Kucejko**, ul. Wołodyjowskiego 6a m 36, 15-287 Białystok; **Tomasz Juda**, ul. Kruczkowskiego 14/26, 42-400 Zawisza; **Zbigniew Krawczyński**, ul. Kolejarzy 4/5, 44-100 Gliwice; **Andrzej Adamowicz**, ul. Wołczyńska 1a/12, 46-200 Kluczbork; **Andrzej Piec**, Bartoszkowo 12/12, 77-416 Tarnówka; **Zbigniew Charytoniuk**, ul. Warszawska 71/53, 15-201 Białystok; **Jacek Prentkowski**, Oś. Paderewskiego — ul. Graniczna 49a/17, 40-018 Katowice; **Romuald Grabicki**, Oś. Przyjaźni 4p m 385, 61-682 Poznań; **Krzysztof Górecki**, Osiek 849, 32-608 Bielsko-Biała; **Andrzej Nikkis**, Ul. Obrońców Wybrzeża 2/49, 83-000 Pruszcz Gdański; **Dietmar Steidel**, ul. Kemtauer 7, 9374 Gelenau 1, NRD; **Mirosław Kot**, ul. Broniewskiego 89/3, 58-309 Wałbrzych; **Dariusz Mazuś**, ul. Bonifraterska 16/18, Warszawa 1; **Jacek Adamczyk**, pl. P. Maciejewskiej 23, 41-902 Bytom; **Leopold Walek**, ul. Tereskovove 23/2260, 734-01 Karvina 7, Czechosłowacja.

SILNIKI LOTNICZE FRANKLINA

Polski przemysł lotniczy (zakłady WSK-PZL Rzeszów) produkuje obecnie silniki tłokowe o układzie płaskim **PZL-Franklin:** 2-, 4- i 6--cylindrowe, w zakresie mocy od 45 do 184 kW (60—250 KM) przy 2800 do 3200 obr/min. Służą one m. in. do napędu samolotów PZL-110 Koliber, PZL-112 Mewa oraz motoszybowców SZD-45 Ogar. Są to odmiany samolotowe noszące oznaczenia: 2A-120, 4A-235B, 6A-350C, 6AS-350A i 6A-350D. Silniki te mają jednakową średnicę cylindra i skok tłoka, a różnią się liczbą cylindrów.

Warto więc zapoznać się pokrótce z rozwojem silników Franklin.

Amerykańska wytwórnia Franklin Aircooled Motors Corporation w Syracuse (stan Nowy Jork) rozpoczęła produkcję silników lotniczych w 1938 r., w oparciu o wieloletnie doświadczenia w wytwarzaniu silników samochodowych (1914 r.). Zaczęto od silnika 4-cylindrowego, płaskiego, przeznaczonego do napędu lekkich samolotów.

Silniki te rozwijały moc 29,4—36,8 kW (40—50 KM) i przez wiele lat były źródłem napędu licznych samolotów dwumiejscowych. Nieco mocniejszy (36,8—44,2 kW, czyli 50—60 KM) silnik lotniczy Franklina pojawił się w 1939 r., a w 1940 r. — silnik o mocy 62,6—66,2 kW (85—90 KM). Ten ostatni został zastosowany w 1940—1941 r. w znanym wówczas i seryjnie produkowanym samolocie turystycznym Stinson-108 Voyager oraz oficjalnie przyjęty jako silnik do lekkich samolotów lotnictwa wojskowego (także marynarki USA).

Silnik 4-cylindrowy Franklina z przekładnią został na początku 1943 r. przyjęty oficjalnie przez lotnictwo wojskowe (i marynarki) USA oraz władze lotnictwa cywilnego (CAA). Był w okresie wojny używany w lekkich samolotach lotnictwa wojskowego i cywilnego.

Oto dane techniczne tych silników.

4AC-176-BA2 (4-cylindrowy); 47,8 kW (65 KM) przy 2300 obr/min. Benzyna o liczbie oktanowej 73 (samochodowa).

4ACG-199-H3 (4-cylindrowy); 75—83 kW (102—113 KM) przy 3500 obr/min z przekładnią 0,63:1 (śmigło — 2200 obr/min).

6ACV-403 (6-cylindrowy) do śmigłowców, produkowany z licencji w zakładach Nash-Kelvinator. Moc — 180 kW (245 KM).

6AC-298-F3 (6-cylindrowy); 95,7 KW (130 KM) przy 2550 obr/min.

6ACG-298-P3 (6-cylindrowy); 117,8 kW (160 KM) przy 3200 obr/min. Silnik z przekładnią.

Wymienione silniki pracowały z benzyną o liczbie oktanowej 80 (lub większej). Takie silniki lotnicze (oraz 8-cylindrowe 8AC i 12-cylindrowe 12AC) produkowały zakłady Franklin w chwili zakończenia II wojny światowej w 1945 r.

Można dodać, że w okresie wojny amerykańskie wytwórnie silników samochodowych Ford, Buick, Chevrolet i Nash-Kelvinator oraz lotniczych Jacobs i Continental produkowały silniki innych wytwórni za symboliczną opłatą licencyjną w wysokości 1 dolara za silnik.

Silniki lotnicze wytwórni Franklin były stosowane w samolotach szkolnych, sportowych, turystycznych i wielozadaniowych (np. sanitarnych, łącznikowych itp.) m. in. następujących typów:

Samoloty amerykańskie: Rose Parakeet (1941 r. — 36,8 kW), Piper J-3 Cub Trainer (1938 do 1942 r. — 47,8 kW), Piper L-4 Grasshopper (1942 do 1945 r. — 47,8 kW), Culver LFA Cadet (1940 r. — 59 kW), Piper PT-1 Trainer (1943 r. — 95,7 kW), Hockaday CF-130 Comet (1944 r. — 95,7 kW), samochodo-samolot Southenaire Roadable (1939 r. — 95,7 kW), Bartlett LC-13A Zephyr--150 (1945 r. — 110 kW), amfibia Bunyard BAX-3 Sportsmann (1946 r. — 110,4 kW), Stinson-108-1 (1946 do 1947 r. — 110,4 kW; 108 samolotów), Bellanca Cruisair Sr. (1946 do 1949 r. — 110,4 kW; 302 samoloty), Stinson-108-2 (1947 do 1948 r. — 121,4 kW), Consolidated Vultee L-13 (1946 r. — 180 kW), Eshelman EF--100 Winglet (1946 r. — 73,6 kW), Piper Skycoupé (1947 r. — 83,2 kW), Taylorcraft-15 Tourist (od 1947 r. — 110,4 kW), WACO Aristocrat (1947 r. — 157 kW), McKinnie-165 (1952 r. — 121,4 kW).

Niektóre typy samolotów były produkowane w wielotysięcznych seriach, np. Piper J-3 i L-4 oraz Stinson-108-2 (2260 samolotów 4--miejscowych).

Samoloty włoskie: amfibia Piaggio P-136 (1946 r. — 184 kW).

Samoloty brazylijskie: CNNA HL--6 Caure (1942 r. — 99,4 kW), CAP-4 Paulistinho (1945 r. — 47,8 kW).

Samoloty francuskie: MS-884 Rallye Club (1967 r. — 93 kW), znany w USA jako WACO Minerwa.

Silniki lotnicze wytwórni Franklin były stosowane także w amerykańskich lekkich śmigłowcach doświadczalnych, patrolowych, szkolnych i sanitarnych m. in. następujących typów:

Sikorsky VS-300 (1941 r. — 66,2 kW), Piasecki PV-2 Helicar (1943 r. — 60,2 kW), Bell-30 (1943 r. — 118 kW), Kellett XR-8 (1944 r. — 180,3 kW), Bell-47 (1946 r. — 128,8 kW), Hiller-12 (od 1951 r. — 147,2 kW), Bell-47G (od 1953 r. — 147,2 kW), McCulloch MC-4C (1953 r. — 147,2 kW) oraz śmigłowce doświadczalne API-A3 (121,4 kW) i Hiller-Copter (66,2 kW).

Silniki Franklin, a obecnie PZL--Franklin, były i są równorzędnymi odpowiednikami tłokowych silników lotniczych Lycoming (znanych od 1927 r.) i Continental (znanych od 1928 r.), a stosowanych dziś w większości lekkich samolotów i śmigłowców na świecie. I na pewno będą tak długo służyły lotnictwu, dopóki będą potrzebne lekkie samoloty i wiropłaty. W kraju i za granicą.

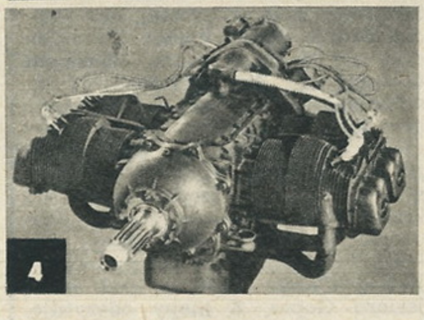
(W)

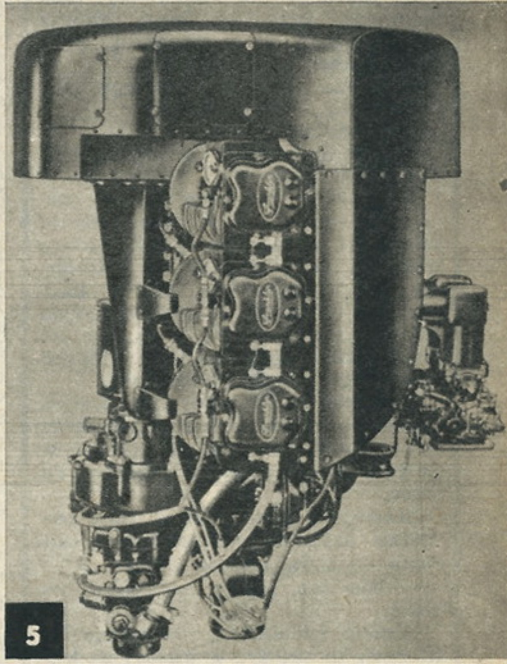


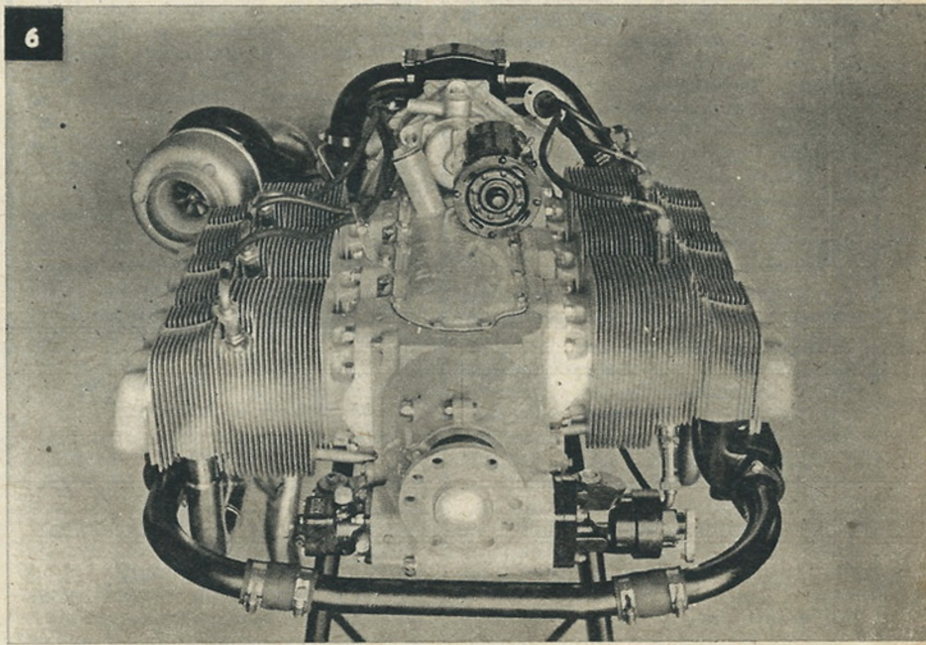
1


2


3


4


5


6

1 — Samolot dyspozycyjny i sportowy PZL-110 Koliber, produkowany w Polsce z silnikiem PZL-Franklin 4A-235B, 2 — Samolot 2-miejscowy Piper J-3 Cub; od 1939 r. do końca wojny wyprodukowano 12 693 samoloty J-3 i L-4 z silnikami 3 wytwórni (w tym Franklina), 3 — Śmigłowiec Bell-47G, jeden z najliczniejszych w świecie śmigłowców z silnikami tłokowymi, w tym również produkcji Franklina, 4 — Silnik Franklin 4ACG-199-H3 z 1943 r. 5 — Silnik śmigłowcowy Franklin 6ACV-403, 6 — Silnik PZL-Franklin 6A-350D, stosowany m.in. w samolotach dyspozycyjno-usługowych PZL-112 Mewa.

Publikujemy relację HENRYKA MUSZCZYŃSKIEGO (Aeroklub Leszczyński), który jako pierwszy z Polaków przeleciał na szybowcu (Jantar 2B polskiej produkcji) ponad 1000 km (red.)

Poranek 14 maja br. wita nas wspaniałym błękitem nieba, wróżąc dobrą szybowcową pogodę. Wczesnym rankiem przed hangarami leszczyńskiego lotniska ruch jak w ulu — najlepsi polscy szybownicy, uczestnicy obozu kadry narodowej w pośpiechu przygotowują szybowce do lotu. Na porannej odprawie trener kadry narodowej mgr Józef Dankowski polecił wykreślić trasę przelotu docelowo-powrotnego długości 1 030 km, z punktem zwrotnym GIBY k.Sejn, blisko granicy państwowej z ZSRR. Podejmujemy więc kolejną próbę przelotu na odległość powyżej 1 000 km.

Stoję gotowy do lotu przy swoim Jantarze 2B SP-3116 z numerem konkursowym na stateczniku KT (czytaj: KILO TANGO), jest 8.45, na niebie pokazują się pierwsze cumulusy (Cu). Komunikat meteorologiczny zapowiada sprzyjające warunki termiczne. Interesujący nas obszar jest pod wpływem wyżu skandynawskiego, równowaga chwiejna, zachmurzenie umiarkowane 0—4/8 Cu, wiatr górny z kierunku 60—90° o prędkości 20—40 km/h, izoterma 0° na wysokości 700 m.

Na niebie coraz więcej Cu, a po stronie południowej lotniska układają się już wyraźnie w szlaki. Zapowiadają się warunki termiczne, na które szybownicy czekają nieraz kilka lat. Zaczynamy się denerwować, dlaczego nie startujemy, czas najwyższy lecieć na trasę. Któryś z kolegów nie wytrzymuje, pyta przez radio:

— Wieża Leszno, dlaczego nie startujemy, czas najwyższy.

Odpowiedź:

— Nie ma zgody na loty, nawet nad lotniskiem.

Urzeczeni widokiem nieba zapomnieliśmy, że do ustanawiania rekordów nie wystarczą tylko dobre warunki atmosferyczne, ale potrzebna jest też zgoda na odbycie lotu. Niebo — marzenie, a my mocno zdenerwowani ciągle czekamy na łaskę ludzi dobrej woli, od których zależy czy polecamy tego dnia.

Wreszcie, co najmniej z godzinnym opóźnieniem, trener kadry decyduje:

— Proszę startować, ale czekać w powietrzu na zgodę z odlotem na trasę.

Startuję o godz. 9.52, za mną pozostałe szybowce. Dramaturgia narasta — znów głos w radiu:

— Nie ma zgody na odlot na trasę.

Koniec świata, czy ci ludzie od których to zależy, w swojej asekuracji naprawdę nie mają serca dla szybowcowego latania, czy naprawdę nie rozumieją, że ustanawiane rekordy rozsławiają nie tylko polskie szybownictwo ale i imię naszego kraju — Polski? Szybownicy, niestety, nie mogą zrozumieć, że w przestrzeni miliardów metrów sześciennych powietrza nie można znaleźć miejsca dla 3—5 szybowców, lecących po rekordy.

Wreszcie głos w radiu:

— Można odlecieć na trasę, ale proszę być na nasłuchu radiowym.

Odchodzę natychmiast o godz. 10.23, wraz z pozostałymi kolegami — Januszem Centką, Stanisławem Klukiem, Mirosławem Królikowskim, Stanisławem Wujczakiem i Julianem Ziobrą. Na dziesiątym kilometrze pierwszy „komin" — 3 m/s, a więc jest to już pełnia warunków termicznych. Ciśnie się myśl, że o tym czasie powinniśmy być co najmniej na setnym kilometrze trasy. W momencie kiedy zamierzam odejść spod podstawy Cu, głos trenera w radiu oznajmia:

— Proszę wracać na lotnisko, nie ma zgody na przelot.

W eterze zapanowała absolutna cisza, wszystkich nas autentycznie zatkało, serce łomotało jakby za chwilę miało pęknąć. Nie, to niemożliwe, żeby takie warunki, które pojawiają się niezwykle rzadko, miały być zmarnowane. Zupełnie bezwiednie, wbrew poleceniu, wolno, jakby dla rozluźnienia skołatanych myśli, lecimy do następnego cumulusa, a od niego do kolejnego.

Nagle znów w eterze głos trenera.

— Proszę się zgłosić, kto jest najdalej na trasie.

Niezwłocznie zgłaszamy się podając swoje numery konkursowe. — KT (ja), TM (Centka), 27 (Ziobro), 25 (Kluk). Trener głosem wyraźnie tłumiącym zdenerwowanie mówi:

— Mają zgodę na lot KT, TM i Halny, tylko te trzy szybowce.

Po chwili znów zmiana:

Zgodę mają 27, 25 i Halny.

Nie bardzo zrozumiałem, mam zgodę czy też nie? Nie pytam i tak za dużo nerwów i chaosu w eterze. Postanawiam lecieć, wszak wyraźnie słyszałem zgodę.

Jest 10.40, kiedy ruszam na trasę z 25 kilometra, a obok mnie Julek Ziobro. Wywołuję go przez radio, lecz odpowiada mi tylko milczenie (zawrócił potem zziębnięty znad Wisły). Odzywa się natomiast Staszek Kluk, który jest za mną około 2 km. Na trawersie Wrześni dochodzę do szlaku Cu i rozpoczynam lot praktycznie po prostej. Jest bardzo dobrze, szlaki chmur Cu układają się w łożu wiatru, zbieżnym do trasy lotu. Staszek leci sąsiednim szlakiem, lewym, jak po równoległym torze kolejowym. Nerwy stopniowo uspokajają się, ale jeszcze po głowie chodzi myśl, że już moglibyśmy być w przodzie dobre 100 km. Szkoda, gdyż czas nieubłaganie ucieka, a trasa bardzo długa, rekordowa. Spoglądam na zegarek — jest dokładnie 12.00, a pod nami jezioro Gopło. Z mapy odczytuję, że to 150 km trasy, przeliczam prędkość lotu, wynosi ok. 100 km/h i to pod silny wiatr ok. 35 km/h. Wliczając wolny początek, szybkość lotu względem ziemi jest dobra i z czasem winna zwiększać się w miarę potęgowania się wznoszeń termicznych. Podstawa Cu już 1 600 m, ale... właśnie zaczyna ich niebezpiecznie przybywać, z tendencją do rozmywania. Jeżeli ta tendencja się utrzyma, nie będzie dobrze, gdyż przy braku słońca na ziemi wznoszenia osłabną i tempo lotu spadnie. Prosty rachunek — 1 000 km przy 100 km/h to 10 godzin lotu. Należałoby, ze względu na opóźniony odlot na trasę, zwiększyć prędkość do 110—115 km/h. A tu jak na złość pogoda „siada". Staszek przez radio narzeka, że „zakituje" i nic z tego nie będzie. Wprawdzie myślę tak samo, ale dla poprawy nastroju replikuję:

— Staszek, nie strasz, to tylko mały kryzys, później z pewnością się poprawi.

Głos z daleka w głośniku radia, to Mirek Królikowski, któremu nie dane było z nami polecieć znad lotniska w Lesznie:

— Chłopcy, ja w was wierzę, lećcie, na pewno to zrobicie.

Dziękuję koledze, który tak sympatycznie zagrzewa nas do walki z pogarszającą się pogodą. Mija druga godzina lotu, zbliżam się do królowej polskich rzek, Wisły. Niestety, szlaki Cu są już rozmyte, chmury ciemne, ołowiane, z wiszącymi z ich podstaw długimi „welonami" śniegu. Robi się bardzo zimno, po ciele przebiegają dreszcze. Teraz żałuję, że ciepłą kurtką owinąłem barograf i włożyłem je razem do bagażnika za skrzydłami. Na szczęście, częściowo ratuję się barchanowym pokrowcem kabiny, który z największym trudem udaje mi się wydostać zza oparcia spadochronu.

Około 15 km za Wisłą, w uzgodnionym miejscu pod chmurą, spotykam się ze Staszkiem. Teraz kontynuujemy lot w przysłowiowe „skrzydło w skrzydło". Coraz obfitsze śnieżyce utrudniają skutecznie obserwację nieba. Lecąc z jednej strony zasłony śnieżnej, nie widzimy czy po drugiej stronie jest ciemna krawędź chmury, która dałaby upragnione wznoszenie. Nic też dziwnego, że zdezorientowani kluczymy raz w lewo, raz w prawo, nawet o 90° od trasy. To oczywiście odczuwalny spadek średniej prędkości przelotu. Staszek woła:

— Jak tak będziemy latać w poprzek, to nigdy nie dolecimy do tych Gib, wszak do nich jeszcze dobre 300 km.

Po tym stwierdzeniu trzymamy się bardziej uważnie kursu lotu i dopiero po przeleceniu śniegu, przy możliwej widoczności, podejmujemy decyzję, do której chmury lecieć. Przy takiej taktyce prędkości lotu względem ziemi wyraźnie rośnie. Dla sprawdzenia tempa lotu przeliczam: godz. 13.20 — trawers Mławy, to jest 300 km w trzy godziny. Prosty rachunek: dalej utrzymujemy 100 km/h. Jeżeli z tą prędkością dolecimy do punktu zwrotnego, to z powrotem, już z wiatrem winno być co najmniej 120 km/h. Rośnie nadzieja na wykonanie zadania dnia. Przez radio zapytuję lotnisko Białystok o pogodę w tamtym rejonie. Zawiadowca lotniska uprzejmie odpowiada:

— Proszę poczekać, zaraz wezmę prognozę pogody.

Myślę: żartuje, czy poważnie jak urzędas rzeczywiście odczyta z kartki prognozę? Na wszelki wypadek mówię:

— Kolego, nie o komunikat chodzi, tylko co tam widać z twojego okna?

Odpowiedź mnie zadowala, zwłaszcza że z tego samego rejonu będący w powietrzu Pirat „66" potwierdza możliwość kontynuowania lotu.

Czas najwyższy zjeść mały „obiadek" w postaci dwóch bułeczek, co też czynię z dużym apetytem, na miarę dzisiejszego przelotu. Rezygnuję natomiast z popicia zupełnie lodowatą herbatą.

Krajobraz ziemi coraz bardziej cieszy oko, wszak wlatujemy nad Pojezierze Mazurskie, kraj tysiąca jezior i przepięknych lasów. Kolejna ściana śniegu na trawersie jeziora Śniardwy, a za nią sama radość — wyraźnie widoczny „zdrowy" szlak Cu, którego koniec styka się z horyzontem. Jest również nieporównywalnie więcej słońca na ziemi, a to dobry znak. W locie nabieramy wysokości po prostej i błyskawicznie „połykamy" dobre 90 km trasy. Staszek wyraźnie podenerwowany zgłasza fakt zawodnienia przyrządów, co powoduje niewłaściwe wskazania parametrów lotu. Na 15 km przed punktem zwrotnym szlak Cu skończył się raptownie. Dalej były tylko pojedyncze Cu, poszarzałe i rozpadające się. To niewątpliwy wpływ zaciągającej, grubej warstwy cirrusa, która skutecznie uniemożliwia dotarcie zbawiennych promieni słońca do ziemi. W pewnej chwili wlatujemy we wznoszenie 2,5 m/s, lecz Staszek lecąc nieco z przodu i niżej, bez dobrych wariometrów, nie wyczuł tego „siedzeniem" i przeleciał. Ja nabieram wysokości, a Staszek, mimo otrzymania informacji o napotkanym wznoszeniu, poleciał dalej. To było właściwie nasze pożegnanie wspólnego lotu. Za chwilę zgła-

sza, że jest nisko i brak wznoszenia, a po chwili informuje:

— Mam 300 m wysokości, spuszczam wodę.

Nie dokręcam więc wysokości podstawy chmury (co jest błędem taktycznym) i z 1 400 m odchodzę na pomoc koledze. Staszek poleciał jednak w bok, nad rzeczkę Czarna Hańcza, gdzie na szczęście znalazł 1 m/s wznoszenia. Ja lecę do punktu, robię zdjęcie z wysokości 1 100 m i odnotowuję czas 15.31 (14.31 czasu słonecznego).

W kierunku powrotnym lecę nareszcie z wiatrem, ale akurat brak zdecydowanych Cu, pod którymi można by podkręcić, a zwłaszcza doskoczyć do oddalającego się z wiatrem szlaku, który tak pięknie doniósł nas do punktu. Staszek mozolnie wykręcił dostateczną wysokość, by zameldować się nad punktem zwrotnym o godz. 15.55. Nie mogę znaleźć dobrego wznoszenia i w efekcie lot odbywa się wolniej, na wysokości 600—1 000 m. Staszek znów zgłasza:

— Mam 200 m wysokości i będę siadał.

A po chwili:

— Złapałem 0,5 do 1 m/s wznoszenia.

Pocieszam go jak mogę:

— Kręć, nie daj się.

Niewiele mu to pomoże, po moich słowach nie dmuchnie nagle dodatkowa energia wznoszącego powietrza pod skrzydła jego szybowca, ale też i na pewno nie zaszkodzi. Wreszcie po „przeczołganiu" w parterze około 100 km, obok malowniczo położonego Ełku napotykam 2,5 m/s. Kręcę „sufit" chmury i odlatuję do miniszlaku. Wznoszenia już słabną, do około 2 m/s, mimo że udało mi się wyprzedzić pokrywę cirrusa. Szlaków chmur już niestety, nie ma i trzeba kręcić od chmury do chmury, też coraz rzadszych. Lecę lewą stroną trasy, natomiast Staszka chmury wciągają raczej na prawo. Leci około 30 km za mną. Na trawersie Włocławka opadam nisko, a tuż po przeleceniu Wisły, o 18.15 wlatuję nad duży kompleks leśny na wysokości zaledwie 400 m. Spuszczam z konieczności dużą część wody, szybowiec staje się lżejszy, bardziej sterowny, łatwiej można wykręcić się we wznoszeniu.

Nic za darmo, na jednym zyskam ale tracę na locie po prostej, szybowiec staje się bardziej „tępy", wolniejszy. Pod dużą rozległą chmurą napotykam na szczęście 2 m/s i wykręcam podstawę 2 100 m. Z wieży Leszno mam już kontakt radiowy, znak, że już bliżej celu. Płyną z niej już nie tylko słowa otuchy, ale również informacje o pogodzie. Jest dobra, tylko dnia nie starcza, a słońce, coraz niżej nad horyzontem. Jeszcze dwa razy podkręcam i za Koninem, na trawersie Goliny, o godz. 19.30, pod jeszcze zdrowo wyglądającą chmurą, znajduję wznoszenie 1,5 m/s. Spuszczam resztę wody, a po chwili ruszając dźwignią klap stwierdzam opory i wyraźny chrobot, przypominający łamanie gałęzi. Teraz dopiero uświadamiam sobie na dobre, że przy tak niskiej temperaturze kadłub szybowca i klapy są pokryte lodem ze spuszczonej wody. Niedobrze, gdyż pogarsza to wyraźnie właściwości lotne Jantara. Z wieży lotniska trener wylicza mi, że z miejsca krążenia mam do celu jeszcze 105 km i jeżeli uzyskam 2 100 m wysokości, to przy tylnym wietrze ocenianym na 25 km/h dolecę do „domu". Nadzieja na pokonanie zaczarowanej granicy 1 000 km, ustanowienie rekordu Polski, wykonanie najdłuższego przelotu docelowo-powrotnego w Europie — staje się realna.

Wykręcam podstawę chmury, ale jaka jest wysokość tego już nie wiem, gdyż i mnie „wysiadły" ważniejsze przyrządy — wysokościomierz, prędkościomierz i jeden z dwóch wariometrów. Uświadamiam sobie, że zamarzająca woda po prostu wypełniła lodem otwory ciśnień statycznych na kadłubie. Wykonuję dolot jak ślepiec, bez możliwości kontrolowania zasięgu szybowca. Staszek leciał stroną północną, przez Grudziądz i zgłasza, że będzie lądował przed Poznaniem w miejscowości Giecz, po przeleceniu około 950 km. W blasku zachodzącego słońca lotem ślizgowym zbliżam się coraz bardziej do lotniska. Wariometr zamiast 0,55 m/s opadania nieubłaganie pokazuje zwiększone opadanie 1—1,2 m/s, Zaczyna się loteryjka, dolecę — nie dolecę? Brakuje jednak około 300 m wysokości i ląduję 14 km przed lotniskiem, w miejscowości Osieczna.

Z wieży płyną słowa gratulacji od trenera za pokonanie historycznej granicy 1 000 km. Skostniały z zimna, nakładając na siebie co tylko miałem ze sobą, niepocieszony, mam pretensję do całego świata i do siebie, że nie doleciałem do celu. Zanim przyleciał po mnie samolot, już rozmyślam, czy eliminując pewne błędy mogłem jednak dolecieć. Nasuwają się pierwsze refleksje, że być może gdybym próbował „powisieć" w ostatnim wznoszeniu ze 20 minut, to wiatr naniósłby mnie bliżej celu, lub najprostsze wyjście — to sprawny zakrętomierz (brak bateryjki), a to umożliwiłoby mi nabranie tych 300 m w chmurze.

Co by było to by było, pozostaje satysfakcja z pokonania 1 000 km i koniec. Przyholowany przez samolot, ląduję na lotnisku przy zapadającym zmroku, widzę rozświetlone reflektory samochodów, pędzących do mnie na środek lotniska. Gratulacjom nie było końca, a wśród nich pierwsze od uszczęśliwionego trenera kadry. Dla zmarzniętego i nieprzytomnego z zimna znalazła się nakrętka koniaku, kolejno wspólnie wypity szampan, a Jasio Madejczyk, ten, który cały dzień latając nad lotniskiem przekazywał wieści z trasy, przywiózł gorącą herbatę z rumem. Nigdy mu tego dobrego pomysłu nie zapomnę. Wspaniali, uradowani koledzy, gratulując mi dodawali szczerze ściszonym głosem:

— Ale ci trochę zazdroszczę.

Nie dziwię się temu, wszak nie tylko ja polowałem na to, by jako pierwszy z Polaków przelecieć 1 000 km. Oni też. Wszak wszyscy wiedzą i pamiętają, że pierwszym Polakiem, który jeszcze przed wojną przeleciał jako pierwszy 500 km, był Tadeusz Góra.

Dzień zakończył się wspaniałym spotkaniem przy ognisku, gdzie nie tylko ja miałem co opowiadać, przecież Pelagia Majewska z pasażerką na Halnym ustanowiła tego dnia rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym 680 km. Na tymże ognisku zostałem mianowany prezesem Klubu 1 000 km.

KOLEDZY! LISTA KLUBU ZOSTAŁA OTWARTA 14 MAJA BR. CZEKAM NA KOLEJNEGO PILOTA Z WKŁADEM MINIMUM 1 000 KM.

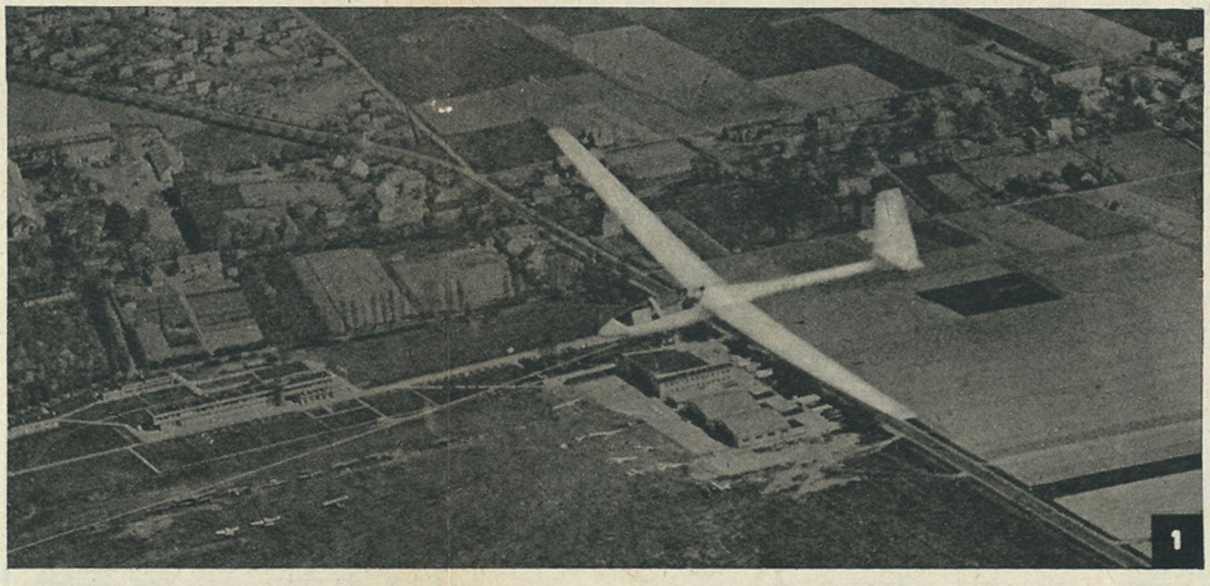
Na skrzydłach Jantara 2B

PIERWSZE POLSKIE 1000 km

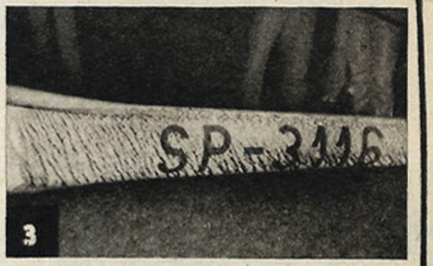
HENRYK MUSZCZYŃSKI

NA ZDJĘCIACH:
1. Jantar 2 nad Centrum Szybowcowym w Lesznie, skąd Henryk Muszczyński startował do najdłuższego polskiego przelotu szybowcowego.
2. Henryk Muszczyński, pierwszy polski pilot, który przeleciał na szybowcu 1000 km, autor niniejszej relacji.
3. Lód na kadłubie Jantara 2B, powstały na skutek spuszczenia balastu wodnego, był dowodem niskiej temperatury, w jakiej odbywał się przelot.
4. W chwilę po wylądowaniu Henryka Muszczyńskiego na lotnisku w Lesznie. Trener kadry narodowej Józef Dankowski wita zmarzniętego bohatera dnia symboliczną nakrętką koniaku.
5. Rysunek przedstawia trasę ponad tysiąckilometrowego przelotu docelowo-powrotnego Henryka Muszczyńskiego: Leszno—Giby—Osieczna.

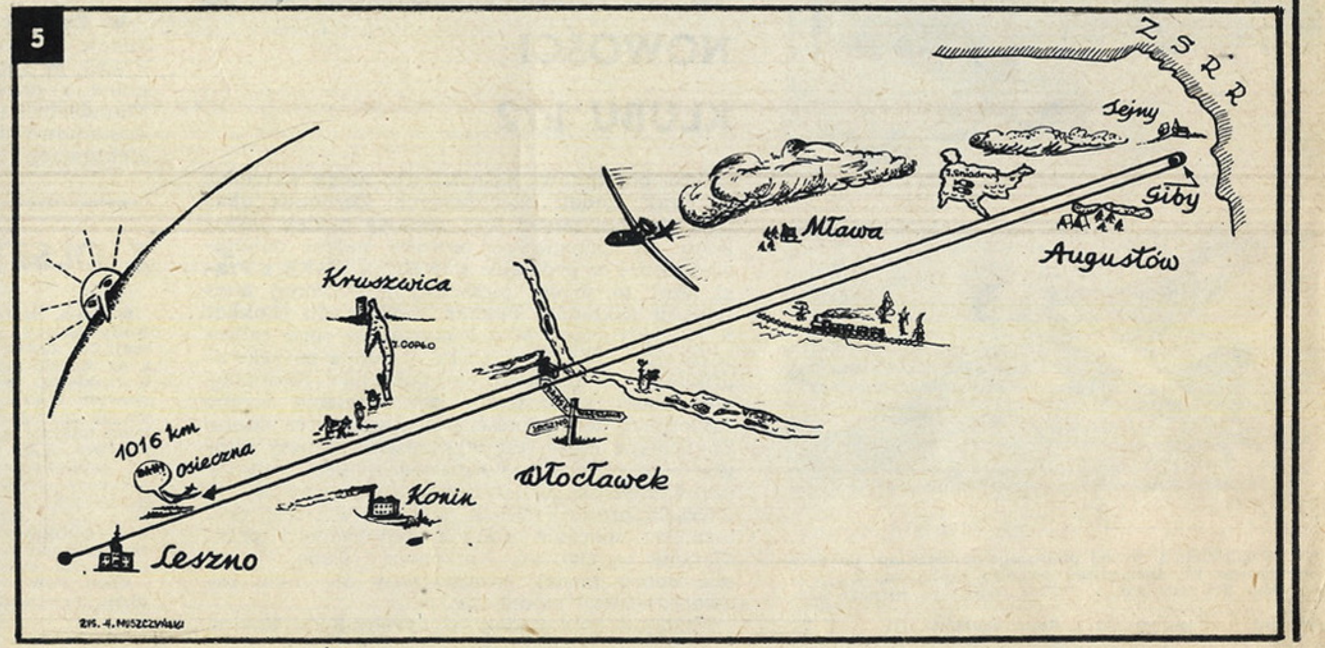
Zdjęcia: B. Koszewski (2), H. Muszczyński (2), rysunek autora.













Mgr inż. Bronisław Malczyk z rekordowym modelem wodnosamolotu.

JAK USTANOWIŁEM REKORD ŚWIATA

Po wielomiesięcznych przygotowaniach i wielu telefonach organizacyjnych — albo nie było samolotu, albo była zła pogoda — ustaliliśmy próbę na 11 czerwca 1980 r.

Jako oficjalny przedstawiciel Aeroklubu PRL wystąpił kierownik Aeroklubu Krakowskiego Jan Bryniarski. Głównym komisarzem był sędzia międzynarodowy Andrzej Sobotta, chronometrażystami sportowymi — sędziowie I klasy: Ireneusz Pudełko i Mirosław Łuba.

Jako miejsce startu wybraliśmy leżący kilka km od lotniska klubowego staw rybny we wsi Przylasek (zresztą ten sam, z którego startowałem w zeszłym roku). W samolocie Zlin-42M, prowadzonym przez pilota Piotra Artymowicza, zajął miejsce I. Pudełko z sekundomierzem, barografem i radiostacją do łączności z miejscem startu.

Pozostałe osoby wraz ze mną udały się nad staw samochodem osobowym. Tam odbyła się próba pływalności.

Kiedy byłem gotowy do startu wezwano samolot z komisarzem; oczekiwał on na moment startu na wysokości ok. 50 m. Start przedłużył się nieco, w napięciu przelałem silnik, wreszcie zaskoczył, wszedłem do wody, 20 m rozbiegu i w powietrze...

Model szybko minął samolot, który na pełnych obrotach starał się go dogonić, miał poważne kłopoty, gdyż wznoszenie modelu z początku przekraczało 5 m/s.

Doskonały pilot nie pozwolił na oddalenie się modelu dalej niż 100 m. Po 10 min 15 s pracy silnik stanął, samolot miał wtedy wysokość 2050 m, model ok. 2 080 m. Model leciał przesuwając się ze słabym zachodnim wiatrem (1-2,5 m/s) w kierunku wsi Igołomia.

Pilot cały czas śledził model mając go z prawej strony, kilkanaście metrów powyżej. Doprowadził go do momentu lądowania we wsi Wawrzeńczyce, 100 m od szosy Nowa Huta — Proszowice.

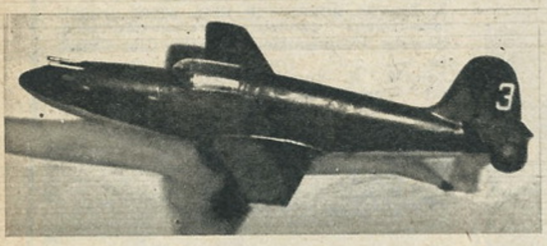
Podstawowe dane modelu:
rozpiętość — 1500 mm
powierzchnia nośna — 32,56 dm²
obciążenie bez paliwa — 17,41 g/dm²
obciążenie z paliwem — 19,47 g/dm²
silnik — MVVS — 1,5 D
zbiornik paliwa — 70 cm³
masa pustego modelu — 567 g

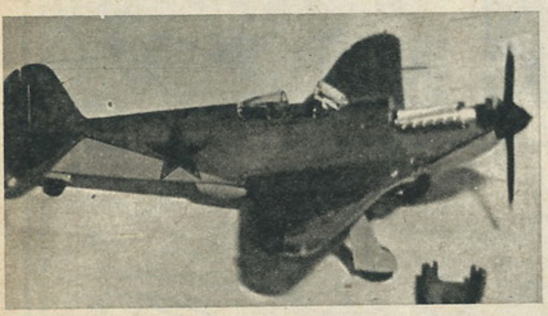
Model konstrukcji klasycznej, ze stałymi pływakami, oklejony papierem japońskim od spodu na kolor pomarańczowo-czarny, od góry na biało. Widoczność modelu dobra zarówno na tle nieba, jak i na tle ziemi.

Po odczytaniu wskazań sekundomierza okazało się, że wynik przekracza znacznie dotychczasowy rekord świata Walerego Mjakinina (ZSRR) i wynosi — 37 min. 50 s„ zaś wysokość odczytana z barografu wynosi — 2050 m. Wynik mógł być lepszy, ale model miał za dużą prędkość opadania — ponad 1 m/s.

Cała sprawa mogła się udać dzięki entuzjastycznemu zaangażowaniu kierownika Aeroklubu Krakowskiego — Jana Bryniarskiego i fachowości pilota — Piotra Artymowicza. Pragnę serdecznie podziękować sędziom za ich wielogodzinną pracę.

Mgr inż. **BRONISŁAW MALCZYK**







NA ZDJĘCIACH: 1. Model pierwszego radzieckiego samolotu odrzutowego B1, sporządzony techniką próżniową, 2. Jak-3, 3. Fokker S11 Instructor, 4. P47D z radzieckiej wytwórni Łucz.

Zdjęcia: T. Kowalski (3) i Rafał Jabłoński (1)



NOWOŚCI KLUBU 1:72

Nasi południowi sąsiedzi nie mogą narzekać na brak modeli plastykowych. Corocznie ukazują się tam ponad trzy zestawy modeli samolotów. W przeglądzie nowości należy odnotować model w podziałce 1:50 firmy SMER z Pragi. Jest to model pierwszej powojennej konstrukcji zakładów Fokker w Holandii (Fokker S 11 Instructor). Model należy do serii całkowicie opracowanej w CSRS i można go zakwalifikować do poziomu europejskiego. Porównując model z dostępną dokumentacją trzeba stwierdzić, że zgodność jest stosunkowo dobra. Zbyt skąpe może jest wyposażenie kabiny pilotów i zbyt grubo wykonane zostały imitacje nitów. Instrukcja jest czytelna i poprawna, zawiera kolorowy rysunek samolotu w trzech rzutach, co znacznie ułatwia malowanie i przyklejanie oznakowań. Kalkomanie słabe. W sumie dobry model, przeznaczony dla mało zaawansowanego modelarza.

Następne dwa modele to wyroby KPM Kosice, wykonane techniką formowania próżniowego. Są to dwa doskonale wykonane modele samolotów z okresu międzywojennego: Avia BH 21 i Avia B 634. Oba modele są sporządzone niezwykle starannie i dokładnie, mają dużą liczbę detali zewnętrznych i bogate wyposażenie kabin pilotów. Śmiało można je zaliczyć do najwyższego standardu światowego w tej dziedzinie. Z uzyskanych informacji mogę podać, iż w najbliższym czasie KPM Kosice wykonają nowy model, tym razem radzieckiego samolotu myśliwskiego I-17.

U nas natomiast pojawiły się znowu modele z wytwórni w Siedlcach, a wśród nich Caravelle w podziałce 1:144. Model jak na swoją cenę 19 zł jest dobry i może być wykonany nawet przez początkującego modelarza. Szkoda tylko, że w zestawie brakuje kalkomanii.

W Związku Radzieckim rozwijana jest produkcja modeli z form byłej firmy brytyjskiej FROG. W sprzedaży znajdują się modele samolotów z okresu II wojny światowej — P-47 Thunderbolt i współczesne Hawker Harrier. Oba stosunkowo dobre i pozwalające na wykonanie efektownego modelu.

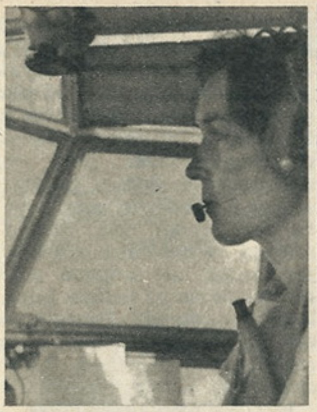
T. K.

Z OLSZTYNA

18 maja, w Olsztynie, odbyły się Wojewódzkie Zawody Modeli Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. Do zawodów zgłosiło się 7 ekip z województwa, a na starcie stanęło 62 zawodników w klasach modeli Jaskółka, szybowców A-1, modeli z napędem gumowym i silnikowym oraz na uwięzi. Sklasyfikowano 37 zawodników. W poszczególnych klasach czołowe miejsca zajęli: Klasa A 1/2 Jaskółki: 1. Cezary Puchacz (S.M. Pojezierze Olsztyn) — 265 pkt. Klasa A1 szybowce: 1. Andrzej Świderek (S.M. Jedność Ostróda) — 290 pkt. Klasa F1G — modele o napędzie gumowym: 1. Przemysław Gajewski (S.M. Jedność Ostróda) — 256 pkt. Klasa F1C1 — modele z napędem silnikowym: 1. Jarosław Wejss (S.M. Odbudowa Nidzica) — 163 pkt. Zespołowo zwyciężyła S.M. Pojezierze Olsztyn — 832 pkt.

Klasa F2B — modele akrobacyjne: 1. Jerzy Binek (S.M. Pojezierze Olsztyn) — 43 pkt.

W.Cz.



Aenem do Karaczi

PELAGIA MAJEWSKA

1.

Wśród lotów wykonanych w 1976 r. było kilka wspaniałych, niezwykłych i niezapomnianych, np. na trasie Warszawa — Karaczi, w grupie trzech samolotów An-2, lecących do Pakistanu na pierwszy kontrakt agrolotniczy.

W planowanym przelocie brano pod uwagę dwa warianty trasy: przez Związek Radziecki od Lwowa do Baku i dalej przez Iran do Karaczi, albo przez Czechosłowację, Węgry, Jugosławię, Bułgarię, Turcję do Teheranu, gdzie oba warianty trasy spotykały się. W obu przypadkach mamy przed sobą 6 000 km, co dla samolotów An-2 oznacza 35 godzin lotu.

Plan przelotu przewidywał start z Warszawy w dniach 19—21 lipca i przylot do Karaczi do 27 lipca. Średnia lotu wyglądała nie najgorzej. Na siedem dni lotu po 850 km dziennie, na 9 dni po 660 km. Tylko, że ja nie wierzę w średnie. Komu się udało na długiej trasie lecieć równo, dzień po dniu? Zdaję sobie sprawę z przeszkód, jakie możemy na drodze spotkać, takich jak nieodpowiednia pogoda, brak paliwa, brak pieniędzy, nieuznawanie karnetów paliwowych, brak zgody, manewry, strajk, kłopoty techniczne itp., a dolecieć na czas chciałoby się.

Kiedy zapoznawałam się dokładnie z trasą przelotu, dusza ulatywała na ramię. Pustynie i wyschnięte jeziora nie odstraszały mnie, tylko pomarańczowy i brązowy kolor na mapie. Wysokie góry, na pewno piękne. Szkoda, że załadowane Aeny tego nie lubią.

Niektóre nazwy lotnisk etapowych brzmią obco i prawie strasznie: Elazig, Diyarbakier, Rezaiyeh. Nie wiem nawet jak je wymawiać.

Najbardziej interesuje mnie pogoda o tej porze roku. Czy są burze? W miarę zbierania informacji o trasie i pogodzie coraz bardziej cieszyłam się przelotem, tym bardziej że mieliśmy być pierwszą grupą na tym szlaku.

Na kilka dni przed odlotem dowiedzieliśmy się, że lecimy przez Związek Radziecki. Mamy plan przez Lwów, Kijów, Rostów, Mineralne Wody, Baku — łącznie na 3 dni, następnie jeden dzień do Teheranu, drugi dzień do Birjan i na ostatni dzień 7 godzin lotu przez Zahedan, leżący u zbiegu trzech granic: Iranu, Afganistanu i Pakistanu, do Karaczi.

Na dzień przed odlotem przyszła wiadomość o zmianie trasy w Iranie. Lecimy z Teheranu na południe, do Isfahanu i dopiero stąd na wschód, do Zahedanu. Do tego nie mamy zgody na nocowanie w Teheranie. Ta wiadomość bardzo mnie zmartwiła. Że nie zobaczymy stolicy egzotycznego kraju — to nic, że dzienna porcja lotu wynosi dobre 7 godzin — to też nic, ale przytłacza mnie świadomość wszystkich formalności, jakie będziemy musieli w tym dniu załatwić. Wszystko to zabiera dużo czasu i energii.

Jeszcze raz przeliczam dokładnie co nas czeka. Z Baku polecimy na przygraniczne lotnisko Lenkorn 2 godziny. Tu uzupełnienie paliwa i odprawa, potem 3 godziny lotu do Teheranu, następna odprawa, ponowne uzupełnienie paliwa, opłaty lotniskowe, komunikat meteorologiczny, plan lotu i realizacja czeków. Po tym wszystkim jeszcze dwie godziny lotu do Isfahanu. Lotnisko jest czynne tylko do zachodu słońca, spóźnić się nie można, bo nikt nie zaczeka, żeby zapalić choćby świeczkę na nasz przylot.

Wiem, że mimo startu z Baku o wschodzie słońca nie zdążymy w Teheranie załatwić spraw finansowych. Wyprawa z lotniska do banku w obcym mieście to duże przedsięwzięcie, a zresztą banki są czynne zwykle tylko przed południem. Nie wiem także, kiedy oni świętują, w piątek czy w niedzielę i czy mają soboty wolne.

Na mój alarm w PZL-u dostaję ustną zgodę na wymianę w Teheranie części dolarów, które dostałam w gotówce na opłaty lotniskowe i ewentualne wydatki związane z kłopotami technicznymi. To już jest coś. Będzie na kolację i pierwszy nocleg.

Start do Lwowa został ustalony na dzień 20 lipca, godzinę 15.00. Bardzo się starałam, aby odlot nastąpił bez atmosfery pośpiechu, po wspólnym, dobrym obiedzie, ale los chciał inaczej. Pan celnik, uzasadniając swoją decyzję urlopami współpracowników, zmienił ustaloną godzinę odprawy samolotów, a do tego nakazał przeniesienie całego bagażu osobistego przez salę odpraw pasażerów. Najwięcej zaciekawienia i zdziwienia w Międzynarodowym Porcie Lotniczym na Okęciu budziło łóżko polowe Zdziśka. Brano nas za regularnych pasażerów, a takiego bagażu w portach lotniczych nie widuje się. Nie zjedliśmy przewidzianego przez nas obiadu, na nic się też zdało dwugodzinne czekanie w samolotach. Do godziny 17.00 nie otrzymaliśmy zgody na przelot granicy. Dalsze czekanie nie miało sensu, ponieważ nad Warszawą występowały zapowiedziane burze. Tak oto straciliśmy jedyny dzień rezerwy. Przełożenie startu na dzień następny oznaczało anulowanie pieczątek w paszportach i dokumentach odpraw samolotów, odkołowanie i załatwianie wszystkiego od początku w dniu odlotu.

Na drugi dzień wystartowaliśmy wcześnie i bardzo sprawnie. Lot do Lwowa to ulgowy, dwugodzinny spacerek po znanej trasie. Zakładamy od razu, że w tym samym dniu musimy dolecieć do Kijowa. Termin przylotu do Karaczi popędza nas bezlitośnie. Pogoda jest senna, lecimy jak w maśle. Łączność radiowa pomiędzy kontrolą ruchu lotniczego i pomiędzy samolotami doskonała, co mnie bardzo cieszy, bo gorzej niż marna pogoda może zmęczyć tylko brak łączności.

Od trawersu Rzeszowa przestrajamy się na Lwów. Słyszymy Lwów doskonale, ale oni nie odpowiadają na moje zgłoszenie się w języku angielskim. Na wewnętrznej częstotliwości grupy namawiam Zdziśka, aby nas zgłosił po rosyjsku; wiem, że jest biegły w tym języku. Ale Zdzisiek jest niezdecydowany. Trudno, ryzykuję sama. Latałam tu parę razy Wilgą i jestem trochę osłuchana w procedurze rosyjskiej. Jestem z siebie bardzo zadowolona, bo rozumiemy się doskonale.

Lot przebiega spokojnie i prawidłowo. Gdyby jeszcze pokazały się na prawo Bieszczady, byłoby wspaniale. Jak pięknie wyglądały na tej trasie w grudniu 1975 r., niby srebrno-niebieska koronka, rozciągnięta nad inwersją. Ten widok chodzi za mną i przez kilka miesięcy — od owego zimowego przelotu — nie został przebity niczym mocniejszym. Romantyczne rozmyślania wyprowadziły mnie lekko na manowce, bo pomyliłam się przy zgłaszaniu trawersu Gródka. Na szczęście podany w meldunku czas przylotu na lotnisko był wyliczony z aptekarską dokładnością. Moje zadowolenie ze znajomości procedury rosyjskiej trwało bardzo krótko. Załamał mnie Rysiek, wygłaszając zdanie, że kontrola rozumiałaby mnie lepiej, gdybym mówiła po polsku.

Od lądowania we Lwowie zaczynam wierzyć, że naprawdę zaczęła się wielka wyprawa w daleki świat. Jest jeszcze dziś przed nami cały dzień. Mam nadzieję, że załatwimy wszystko co potrzeba, zabierzemy umówionego przez PZL nawigatora i polecimy dalej. Mamy na początek co nieco rubli w gotówce, a o czeki będziemy się martwić po drodze.

I tym razem nic z naszego planu nie wyszło. Najpierw nawigator był długo nieuchwytny, ponieważ nie spodziewał się, że tak wcześnie przylecimy, dalej okazało się, że dalszy lot nie jest zaplanowany, a na to trzeba jednodniowego wyprzedzenia, i to dalej nie będzie Kijowem tylko Czerkasami. Upewniam się jedynie, czy kierunek lotu się zgadza. Tak, polecimy na wschód.

Chcę zamówić lot na wczesne ranne godziny, ale nawigator protestuje. Obiecuje, że będziemy lecieć do ciemnej nocy, że możemy zrobić 8 godzin lotu, dzień długi, ale tak rano startować nie możemy. Zgadzamy się, bo cóż innego można uczynić?

Napełnianie paliwem samolotów bardzo się przeciąga. Dopiero po 6 godzinach od lądowania opuszczamy lotnisko. Aby nie tracić czasu, chcemy załatwić po południu sprawy finansowe, tę zmorę przelotów. Zgodnie z uzyskanymi informacjami jedziemy do centrum, do

Na lotnisku w Lahore. Drugi od prawej Zbyszek Kudzewicz, kierownik kontraktu, czwarty od prawej Rysiek Śliwczyński, mój wspaniały pilot ● Zdjęcie u góry: Pelagia Majewska gdzieś nad Morzem Śródziemnym, na prawym fotelu w kabinie An-2.



Inturistu. Niestety, takich czeków nie wymieniają, trzeba jechać na dworzec kolejowy. Tam też nie, tylko rano w banku. A więc zaczyna się znana śpiewka.

Po wieczornym spacerze po malowniczych zaułkach miasta w melancholijnym nastroju wracamy do skromnej kwatery przy lotnisku. Napotkany niespodziewanie nawigator radzi wymienić czeki we Lwowie; nie wiadomo czy po drodze będzie właściwy bank, a wystartujemy trochę później. Rada była cenna, tak też zrobiliśmy i o mało co nie straciliśmy następnego dnia. Nawigator widocznie zapomniał o wieczornej rozmowie, ponieważ oznajmił nam po przyjeździe na lotnisko, że lecimy jutro, bo spóźniliśmy się na umówioną godzinę startu. Oznacza to automatycznie przełożenie lotu na dzień następny, takie są zasady, nic się nie da zmienić. Serdecznie nas namawia na zwiedzenie pięknego Lwowa i obiecuje odrobienie zaległości na dalszych odcinkach.

Wiem, że to niemożliwe. Jest już 22 lipca, a 27 mamy być w Karaczi. Przelecieliśmy zaledwie 400 km, a 5 600 km przed nami, lecimy jak sójki za morze. Trzeba coś robić. Od czego mądre, stare przysłowie, że „Gdzie diabeł nie może...?" Udało się, lecimy.

Od Lwowa zmieniam samolot. Na moim miejscu z Ryśkiem na SP-WSS poleci teraz nawigator, a ja idę na chałupki do Wojtka. Z wielką przyjemnością lokuję się w kabinie Aena. Coraz bardziej lubię ten samolot. Że staromodny i nieurodziwy, że daleko mu, oj daleko, do sylwetek współczesnych samolotów, to fakt. Ale jaki wygodny i poczciwy!

Czekają mnie trzy godziny relaksu. Mogę sobie popatrzeć na niebo i ziemię, na lecące obok samoloty i myśleć o niebieskich migdałach. Bardzo to lubię. Ogarnia mnie słodkie lenistwo i delektuję się nim ze znawstwem wytrawnego smakosza. Choć to lipiec, dzień przypomina wczesną jesień. Atmosfera spokoju w samolocie i na zewnątrz. Około południa pojawiają się cumulusy, również, leniwe jak ja słabo widoczne w otaczającej nas mlecznej zawiesinie. Pod nami pagórkowaty, zalesiony, bardzo urozmaicony teren. Lecimy, a raczej płyniemy na wysokości 300 m, kołyszę się majestatycznie w podmuchach termicznych.

Kątem oka dyskretnie spoglądam na Wojtka. Z wyrazu twarzy i postawy widzę, że jest w świetnym nastroju. Łapie moje spojrzenie i uśmiecha się porozumiewawczo. Krótko się znamy, ale mamy już za sobą wspólny, ciekawy przelot do Egiptu, oboje lubimy podróże i wszystko po drodze nas interesuje. Staszek, mechanik pokładowy, niby drzemie, ale niech tylko Wojtek ustawi się blisko samolotu prowadzącego, nie otwierając oczu kładzie rękę na dźwigniach. Ze Staszkiem odnowiliśmy starą znajomość sprzed 20 lat. Jako dorośli znamy się zaledwie cztery dni i już rozumiemy się bez słowa.

Błogi relaks zaczynają mącić gniotące słuchawki AG2. Bez spoglądania na zegarek wiem, że mijają dwie godziny lotu. Nic dziwnego, podobno skrót AG2 oznacza: Aparatura Gniotąca — możesz w niej wytrzymać najwyżej 2 godziny. Mogłabym je zdjąć, ale z zainteresowaniem słucham korespondencji prowadzonej przez nawigatora. Mam wspaniałą radiową lekcję procedury rosyjskiej.

Mapa już się skończyła i lecimy za pierwszym samolotem jak za panią matką. Wreszcie przed nami błyszczy srebrem w zamglonym powietrzu zalew na Dnieprze. Przed zalewem leży lotnisko Czerkasy. Nawigator jest przekonany, że tu zanocujemy. Trzeba przecież obejrzeć transmisję z Olimpiady, można także popływać na łódkach, zapalić ognisko, pośpiewać. A my, jak te głazy, nieczułe na piękno natury i uroki życia, prosimy o paliwo i chcemy lecieć dalej, do Doniecka.

Nie rozumie dlaczego się spieszymy. On wie, że do 1 sierpnia mamy dolecieć do granicy Iranu, bo tak jest napisane w zleceniu PZL i nie wierzy, że 27 lipca mamy już być w Karaczi. Z rozczuleniem wspomina grupę naszych śmigłowców, z którymi kiedyś leciał tą trasą do granicy Iranu. Tamci się tak obłędnie nie spieszyli. To byli chłopcy do tańca i do różańca. Nas ocenia jako grupę nadającą się tylko do latania, czyli dno. Wreszcie złamany argumentami, mrucząc brzydko pod nosem na temat bab, które jak dorwą się do władzy to nie można z nimi wytrzymać, idzie załatwiać formalności przelotowe. Po napełnieniu zbiorników paliwem wynika niespodziewanie problem czy „kwitancje", jakimi dysponujemy, są właściwe i ile kopii się komu należy. Pertraktacje przeciągają się, a czas leci.

Ostatecznie startujemy z 15-minutowym opóźnieniem w stosunku do godziny odlotu, jaka jest przewidziana dla Aena na tej trasie. Mieliśmy szczęście, że służba ruchu uwierzyła w lepsze, mocniejsze udoskonalone w Kaliszu silniki naszych samolotów.

Przed nami, jak okiem sięgnąć, złota równina. To kolor ściernisk. Teraz już wiem, co znaczy teren równy jak stół. Wprawdzie i nasze Mazowsze, Wielkopolska czy Kujawy są równe, ale widać to lepiej z mapy niż z powietrza. Odczucie, że teren jest idealnie równy, bierze się z rozległości pól. Wygląda to wprost niesamowicie i bardzo pięknie. Taka przestrzeń.

Nie lecimy ze stałym kursem tylko lekko kluczymy, co wygląda na gubienie i odnajdywanie tropu. Jak to określić pozycję? Zresztą nie moja sprawa, o to się martwi nawigator. On wie wszystko, zna częstotliwości pomocy radionawigacyjnych, liczy, mówi, prowadzi w stronę Morza Kaspijskiego, a my mamy ułatwione zadanie. My tylko lecimy. Mam dużo czasu i spokojnie rejestruję wrażenia. Z dużą przykrością odnotowuję fakt, że przelot nad Dnieprem to nie to czego oczekiwałam. Tyle pięknych pieśni sławi „Dnipr szirokij", a mnie wydał się on zwykłą rzeką.

Dalej na wschód złota powierzchnia ściernisk przechodzi w regularne prostokąty, obramowane ochronnymi pasami drzew o intensywnej zieleni. Ten krajobraz nie odpowiada mi. Wiem, że pasy ochronne są pożyteczne, ale kojarzą mi się z klatkami, z kratami, z czymś co ogranicza wolną przestrzeń. Za to pogoda robi się coraz ciekawsza. Widzialność coraz lepsza, chmury coraz piękniejsze, kolorowe, ciemne u dołu, przechodzące w srebro u wypiętrzonych wierzchołków, rosnące coraz wyżej, choć słońce już nisko.

Okolice Doniecka witają nas typowym śląskim krajobrazem, tylko stożki hałd są inne, bardziej regularne, przypominające pionki do gry w „Chińczyka". Przy lotnisku deszcz i przed nami tworzy się delikatna tęcza. Składamy jej głęboki, pełen szacunku ukłon w zakręcie do lądowania i lądujemy wprost pod zachodzące słońce.

Na miejscu specjalnie wydzielonym — a jest ich tu sporo — pozostawiamy samoloty. Nocleg mamy zarezerwowany na lotnisku, w skromnej „gostinnicy dla ekipaża". Choć nie jest jeszcze późno, na wieczorną wycieczkę do miasta nie ma chętnych. Nawet Wojtek, niestrudzony turysta, woli się wyspać i lecieć rano, jak najwcześniej — do Baku.

Do bufetu lotniskowego zdążyliśmy akurat na moment zamykania, ale pani bufetowa dała się uprosić i przygotowała coś na gorąco. Pod koniec kolacji Zdzisiek przypomniał nam, że wypada uczcić dzień 22 lipca i wznieść choćby symboliczny toast. Mimo szampana rozmowa się nie klei, tylko oczy nam się kleją, a do tego pani bufetowa się spieszy.

Jeszcze tylko omawiamy plan na jutro. Oczywiście wczesny start, na co nawigator wymownie wzrusza ramionami i szepce coś pod nosem.

Wczesny odlot okazał się pobożnym życzeniem, choć od świtu byłam z mechanikami na nogach. Głównym problemem było paliwo. Najpierw personel miał odprawę, potem było napełnianie paliwem wielu samolotów An-2 z Aeroflotu, potem jeszcze coś. Czas płynął, nie powiem że spokojnie, śniadanie w pobliskiej stołówce lotniskowej skończyli już wydawać, a my dalej stoimy na martwym punkcie. Właściwie to sprawy stały, a nawet leżały, a ja biegałam w różne miejsca, aby przyspieszyć otrzymanie paliwa.

Wreszcie jesteśmy gotowi do lotu. Aby nie opóźniać startu, zdecydowaliśmy nie iść na śniadanie do restauracji, bo daleko, a zadowolić się jakąś przekąską na pokładzie samolotu. Każda załoga miała rezerwy aprowizacyjne, przewidziane na taką okoliczność i podawanie śniadania odbywało się z całym ceremoniałem.

U nas Staszek czynił honory pana domu. Mnie zaserwował pętko suchej kiełbasy, pajdę chleba, a z napojów zaproponował gorącą kawę lub zimne piwo. Byłam już tak zmęczona załatwianiem nieszczęsnego paliwa, że wybrałam i to i to, czym szczerze zadziwiłam swoją załogę.

To była uczta.

Ciekawa jestem czy pasażerowie linii lotniczych, obsługiwanych przez urocze stewardesy, pamiętają co jedli na wytworne śniadanie po starcie z Paryża lub Nowego Jorku? Bo my dobrze pamiętamy śniadanie, jakie nam przyrządził Staszek w 15 minut po starcie z Doniecka.

Do Mineralnych Wód mamy 4 godziny lotu. Nic się ciekawego nie dzieje, nie ma w co się bawić. Już bezbłędnie rozumiem korespondencję radiową, już wytrenowałam oko w ocenianiu odstępów i odległości pomiędzy samolotami, drażni mnie lot bez mapy, słuchawki zaczynają gnieść wcześniej niż zwykle, nic ciekawego do oglądania, martwię się na zapas czy PZL, choć obiecał, uzna wymianę dolarów w Iranie, czy zdążymy na czas i w ogóle jestem zła, bo wlazło we mnie jakieś licho i chichocze, że latanie na samolotach to nuda, więc po co się do tego pcham. Mało brakowało, a zacząłbym lichu przyznawać rację. Na szczęście nudny odcinek lotu nie trwał długo i zaczynało być ciekawie. Lecieliśmy teraz nisko, dzięki czemu mieliśmy wrażenie, że jesteśmy pośród tego, co widać na ziemi. Pod nami były wsie, wyglądające jak dekoracje do filmu „Cichy Don", tchnące nieopisanym wprost spokojem, leniwe rzeki, płynące zakolami, zarośnięte rozlewiska. Ten sielski krajobraz był od czasu do czasu poprzetykany dymiącymi zakładami przemysłowymi i nowoczesnymi zabudowaniami, które zdecydowanie nie pasowały do tej scenerii. Nie widziałam nigdy dotychczas tak wyraźnie „nowego" sąsiadującego ze „starym". I choć w nowym czuło się siłę i rozmach, nie było w nim piękna, ani spokoju, ani duszy.

Lotnisko w Mineralnych Wodach jest wspaniale położone u stóp Kaukazu, choć sam Kaukaz oglądany z wysokości 300 m przy nie najlepszej widzialności nie zrobił żadnego wrażenia. Miasto słynie z wód leczniczych, ma wiele atrakcji turystycznych, do uzdrowiska zjeżdżają kuracjusze z całego Związku Radzieckiego. Jest pora obiadowa, zaczyna być głodno. Nawigator rozsądnie i życzliwie, namawia abyśmy tu zanocowali. Na pewno będzie miejsce w hotelu w mieście. Pokusa jest silna, ale pogoda dziś dobra, nie wiadomo co będzie jutro. Trzeba lecieć. A obiad? Teoretycznie wieczorem w Machaczkała, a praktycznie jutro w Baku. A może jeszcze dziś zdążymy do Baku?

Nie mamy pojęcia, jak wygląda kolejny odcinek trasy; nie było czasu na rozmowę z nawigatorem. Wiemy tylko, że lecimy dalej na wschód. Wojtek i Staszek wyglądają na nieco znużonych, ja na pewno jeszcze gorzej. Nie da się ukryć, że jest głodno i nudno. Nagle z zaskoczenia, z lewej strony trasy, zobaczyliśmy coś nowego, coś innego niż dotychczas. Witała nas jednostajna, szarozielona przestrzeń, sięgająca hen, do horyzontu i pewnie dalej, na styku z polami uprawnymi poprzecinana nieregularnymi ścieżkami i dróżkami, a dalej jakby nie deptana przez człowieka. A więc tak wygląda step! Step wchodzi pod samolot, ogarnia nas ze wszystkich stron. Jak na złość lecimy wyżej niż zwykle i nie możemy wypatrzeć co też na nim rośnie. Czy wysoka trawa, jak na połoninach bieszczadzkich? Kusi nas, aby obniżyć lot, ale nie ryzykujemy samowolnej zmiany wysokości, zresztą zaraz skręcamy w prawo. Ten widok jakby nas odświeżył, w samolocie zapanował od razu inny duch.

Lecimy ponad godzinę. Do Baku jeszcze 3 godziny lotu, a do zachodu słońca dwie i pół. Nie mamy złudzeń, nie dla nas dziś obiad w Baku. Lotnisko Machaczkała jest, jak i miasteczko, małe, ciche i bardzo prowincjonalne. Choć lądujemy wyjątkowo wcześnie, bo słońce jeszcze na niebie „wyżej niż na chłopa", nie mamy żadnych ciekawych planów ani propozycji. Chyba jesteśmy zmęczeni, a nie ma żadnego bodźca, który by nam przypiął skrzydła.

Ostatecznie przełamujemy się i idziemy poza lotnisko na kolację, jak się okazało bardzo skromną. Najbardziej narzeka Wojtek, że nie dostał dobrej herbaty, ja mu dzielnie sekunduję. Żałuję teraz, że nie zostaliśmy na noc w Mineralnych Wodach, skoro nie było całkowitej pewności dolecenia do Baku. Ale mili koledzy pocieszają mnie, że jest w porządku, wcześniej będziemy w Baku, tam będzie wszystko i mechanicy wreszcie będą mieli trochę czasu, aby spokojnie poprzeglądać samoloty. Mówią, że gorzej bywało i tam, przytaczają zabawne przykłady, opowiadają ciekawe historie lotnicze i inne. W sumie wieczór zrobił się niespodziewanie miły i nastrojowy, choć po wyładowaniu wszystko wyglądało w czarnych barwach.

Następnego dnia lecimy wcześnie, jak zwykle, choć pogoda słaba. Wiemy tylko, że w Baku czeka na nas wszystko, nawet słońce. Na ten odcinek mamy już mapy, więc lot zapowiada się ciekawie. Ale na fatalną widzialność i mapa nie pomaga. Kiedy się skończy ten lot w maślance! Wiemy tylko, że z prawej strony są wysokie góry, a z lewej morze. Dopiero bliżej Baku rozpogodziło się i w pełnym słońcu wlecieliśmy nad pola naftowe. Cały duży teren pól naftowych wyglądał smutnie i brzydko. Plamy ropy na piasku sprawiały wrażenie chorych miejsc na zdrowej skórze, a sterczące żelastwo szybów wiertniczych wyglądało jak umarły las.

(CDN.)

PELAGIA MAJEWSKA

MALOWANIE I OZNAKOWANIE SAMOLOTÓW LLP W LATACH 1950—1978

149

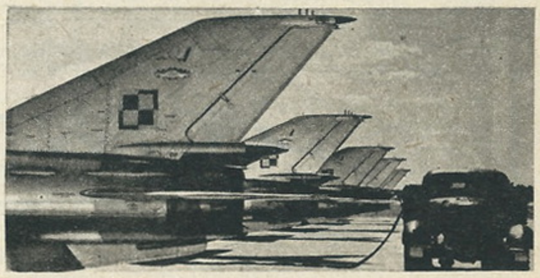
Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

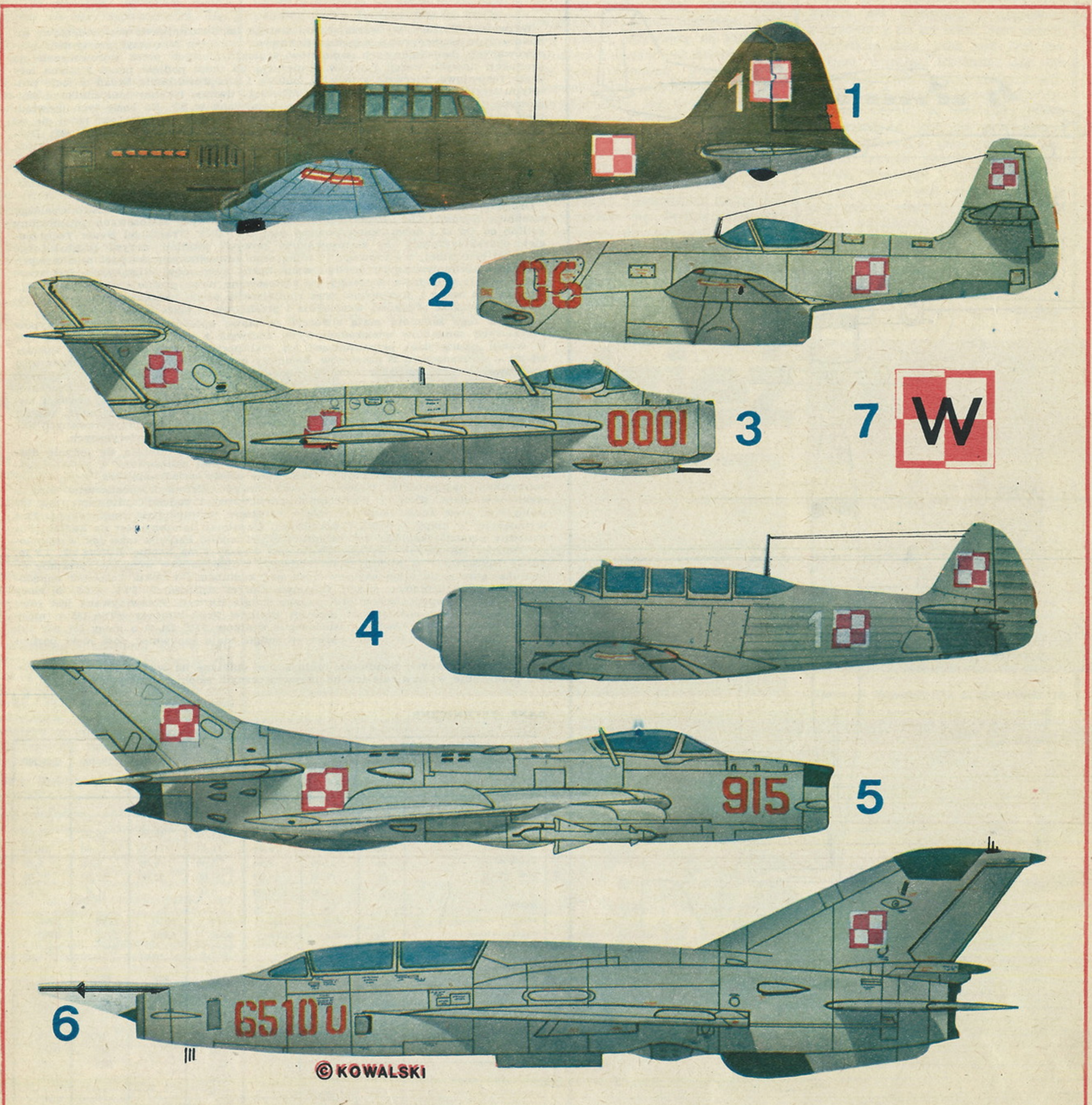
Informacja niniejsza dotyczy uzupełnień malowania i oznakowania samolotów LLP w latach 1950—1978. Zapoznaje ona z malowaniami i oznakowaniami dotychczas nie prezentowanymi w naszym cyklu.

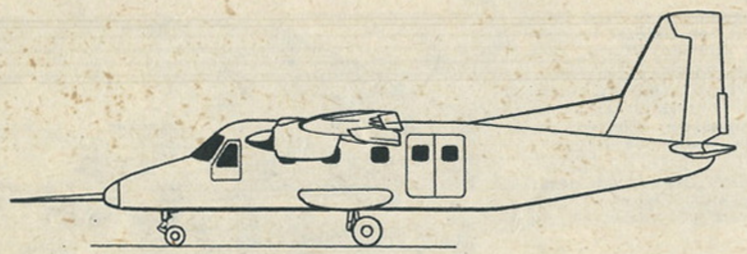
PLANSZA

1. UIŁ używany w jednym z pułków lotnictwa szturmowego w standardowym malowaniu, lecz mający nietypowy numer taktyczny, nie poprzedzony literą U oznaczającą samolot szkolny.
2. Jak-23 jednego z pułków myśliwskich. Samolot ten miał malowany obustronnie w przedniej części kadłuba drugi numer 916, znacznie mniejszy od taktycznego. Co oznaczał ten numer, nie udało się ustalić. Może któryś z Czytelników będzie mógł pomóc?
3. Mig-17, jeden z pierwszych egzemplarzy tego typu w lotnictwie polskim. Samolot ten należał najprawdopodobniej do ówczesnego dowódcy Wojsk Lotniczych.
4. Jak-11 w typowym dla tego typu samolotu malowaniu na kolor jasnoszary. Numery taktyczne malowano kolorem białym, rzadziej czerwonym. Spotykano także egzemplarze malowane od góry na kolor khaki.
5. MiG-19 PM, jeden z egzemplarzy używanych przez krótki czas w lotnictwie polskim. Zielona barwa osłony anteny radaru oznaczała przynależność do pułku.
6. MiG-21 US używany do treningu w jednym z pułków Wojsk OPK. Zwraca uwagę litera U malowana za numerem taktycznym. Występuje ona bardzo rzadko na tego typu samolotach.
7. Znak załogi wyborowej, używany w pułkach lotnictwa szturmowego.

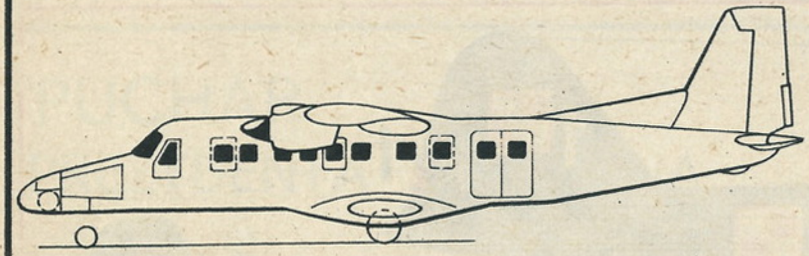
Zdjęcie: Piotr Słoma



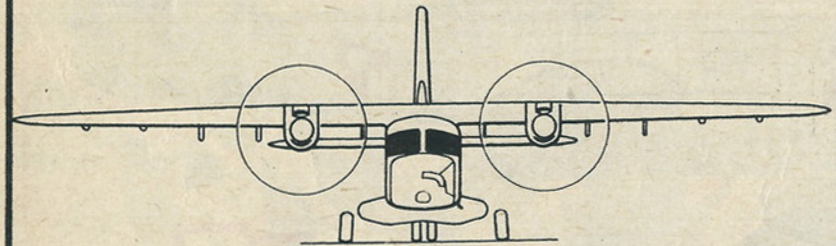




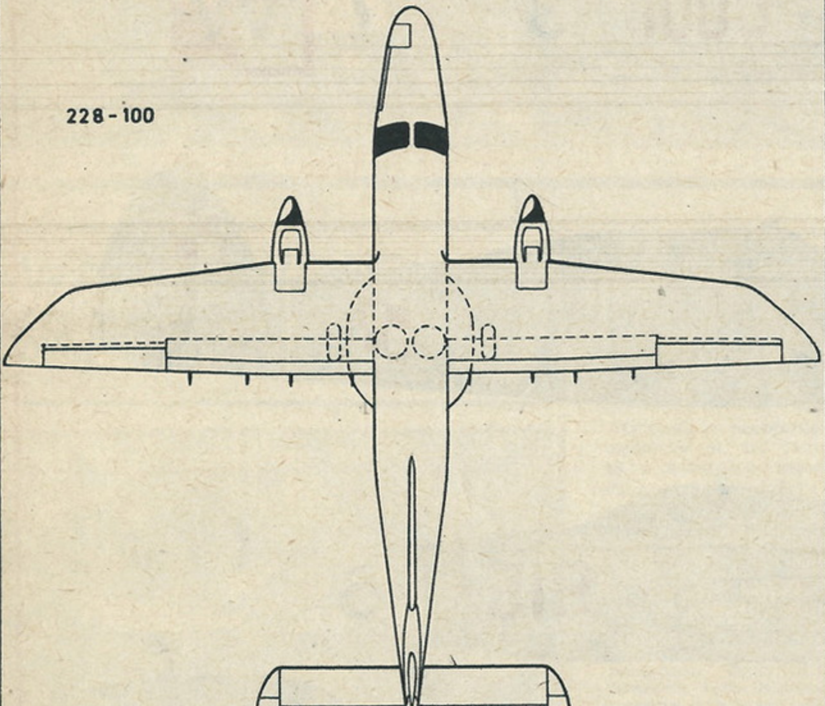
TNT

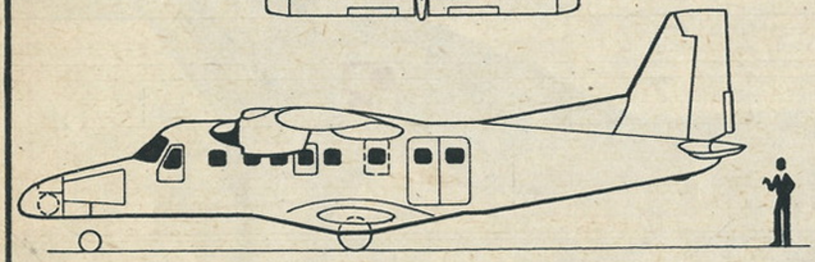


228-200



228-100







Dornier 128-6

RODZINA WIELOZADANIOWYCH SAMOLOTÓW WYTWÓRNI DORNIER

Wytwórnia Dornier, wytwarzająca od szeregu lat dwusilnikowe wielozadaniowe samoloty typu Skyservant o napędzie tłokowym, zamierza rozszerzyć asortyment produkowanych dwusilnikowych samolotów wielozadaniowych przez wprowadzenie do produkcji nowych wersji i typów. Zmierzają ku temu podjęte przed kilkoma laty prace rozwojowe. Pierwsza z nich to budowa i przeprowadzanie badań w locie prototypu wersji samolotu Skyservant napędzanego dwoma turbinowymi silnikami śmigłowymi Do 28D-5X. Samolot ten był już opisywany w SP. Na bazie tych doświadczeń zbudowano pierwszy samolot seryjny Dornier 128-6. Samolot ten różni się od prototypu zastosowaniem silników Pratt—Whitney of Canada PT6-110 (2 × 400). Dornier 128-6 ma być produkowany równolegle z wersją o napędzie tłokowym, która otrzymała oznaczenie Dornier 128-2. Samoloty tego typu przeznaczone są do transportu pasażerskiego, towarowego, pasażersko-towarowego, patrolowania przybrzeżnych obszarów morskich, ratowania rozbitków, zrzutu spadochroniarzy i zaopatrzenia, transportu sanitarnego, zadań fotogrametrycznych i szkolenia.

Drugą pracą rozwojową są próby opisanego już poprzednio w SP doświadczalnego samolotu Dornier TNT Experimental. W samolocie tym zastosowano przedłużony kadłub od Do 28 i nowo skonstruowany płat tzw. TNT (Tragflügel Neuer Technologie), charakteryzujący się zastosowaniem nowych profilów obrysu prostokątnego w części centralnej, trapezowego i trójkątnego zewnętrznych skrzydeł oraz nowych rozwiązań technologicznych (zredukowane liczby elementów składowych, frezowane pokrycie i in.). Badania wykazały, że zastosowane nowe profile i obrys płata dają większą siłę nośną i doskonałość oraz zmniejszenie oporu indukowanego, a w związku z tym większe prędkości wznoszenia i przelotowe, a także masy płatne.

Badania tego samolotu mają stworzyć podstawę opracowania dwóch prototypów użytkowych samolotów wielozadaniowych. Pierwszy z nich Dornier 228-100 ma być w wersji pasażerskiej przystosowany do transportu 15 pasażerów, drugi Dornier 228-200 — do transportu 19 pasażerów. Samoloty miałyby również służyć do transportu towarowego, zadań gospodarczych, łącznikowych, patrolowych, obserwacji, szkolenia, transportu sanitarnego, poszukiwania rozbitków itp. Samoloty te mają się charakteryzować niskimi kosztami eksploatacyjnymi — małym zużyciem paliwa, prostą i łatwą obsługą, łatwością dostosowania do różnych wymienionych niżej zadań, niskim poziomem hałasu, możliwością startu i lądowania na małych nie przygotowanych lotniskach i dostosowaniem do lotów w trudnych warunkach atmosferycznych.

Układ konstrukcyjny obydwóch samolotów jest podobny. Różnią się jedynie długością kadłuba. Są to górnopłaty, mające płat taki jaki zastosowano w doświadczalnym samolocie TNT i posiadające takie same zalety aerodynamiczne. Integralność konstrukcji, zastosowanie frezowania sterowanego cyfrowo i chemicznego dużych elementów płata, gładkiej powierzchni zewnętrznej i redukcji nitowania ma też zmniejszyć masę konstrukcji, jej opór i zwiększyć wytrzymałość zmęczeniową. Płat wyposażony w klapy Fowlera i szczelinowe klapolotki nałożony jest na kadłub. Poprzeczny przekrój kadłuba jest kwadratowy. Wysokość kadłuba taka jak w samolocie Dornier 128. Samolot Dornier 228-200 jest dłuższy i ma kabinę dłuższą ok. 1,5 m. Fotele usytuowane są wzdłuż ścian. Podwozie trójpodporowe wciągane: przednie do kadłuba, główne do osłon usytuowanych pod kadłubem i z boku. Zespołem napędowym są dwa turbinowe silniki śmigłowe Garret AiResearch TPE 331-5, o mocy 526 kW każdy, napędzające czterołopatowe śmigła Hartzell. Przewidywana jest również zabudowa (w późniejszym okresie) silników Pratt-Whitney PT6A-135 o mocy 552 kW. Możliwe jest również zastosowanie silników TPE 331-10 o mocy 637 kW lub PT6A-41 o mocy 626 kW. Wolnoobrotowe śmigła mają zapewniać dość niski poziom hałasu.

Prototypy opisanych samolotów mają zostać oblatane na wiosnę 1981 r. i wytwórnia przewiduje wystawienie ich na przyszłorocznym salonie lotniczym w Paryżu.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE

Oznaczenie typu		128-2	Do 28D-X5	128-6	TNT Exp.	228-100	228-200
Wymiary:							
rozpiętość	m	15,55	15,55	15,55	16,97	16,97	16,97
długość	m	11,41	11,41	11,41	13,35	15,03	16,55
wysokość	m	3,90	3,90	3,90	4,96	4,86	4,86
pow. płata	m	29,00	29,00	29,00	32,00	32,00	32,00
objętość kabiny	m	8,00	8,00	8,00		11,6	13,6
Masy:							
masa własna	kg	2346	2224	2184	3010	2798	2908
masa startowa	kg	4015	3700	4300	4500	5700	5700
masa płatna	kg	805		1273		2207	2057
Osiągi:							
max. prędkość	km/h	304	335	340	428	432	432
prędkość przelotowa ekonomiczna	km/h	211		256		332	332
prędkość wznoszenia przy ziemi	m/s	5,2		6,4	15,7	10,4	10,4
pułap praktyczny	m		9400	8200		9020	9020
długość startu	m	560		554		525	525
max. zasięg	km	1140		1658		1970	1150
liczba pasażerów		8		9		15	19

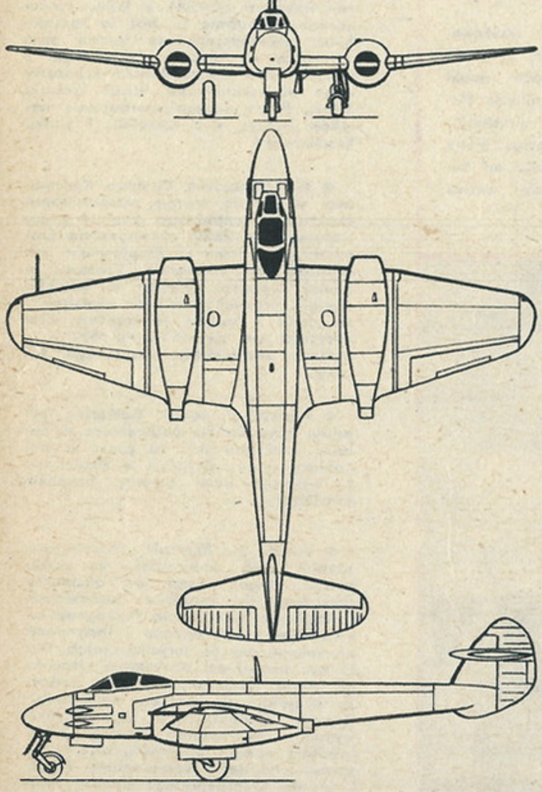
LAMUS

METEOR III

Na początku 1940 r. brytyjska wytwórnia Gloster rozpoczęła projektowanie 1-miejscowego odrzutowego samolotu myśliwskiego F-9/40. W wyniku pojawił się pierwszy brytyjski myśliwiec odrzutowy i jedyny odrzutowiec państw Sprzymierzonych użyty w II wojnie światowej. Prototyp DG-206/G został oblatany 5.V.1943 r. Samoloty seryjne miały się nazywać Thunderbolt, ale potem zmieniono nazwę na Meteor. 4.VIII.1944 r.— pierwsze strącenie przeciwnika oficjalnie zaliczone dla pilota brytyjskiego odrzutowca (pocisk latający V-1). Pierwsze samoloty odrzutowe, jakie RAF otrzymał w większej liczbie, to Meteory-III, z różnymi silnikami. Wykonały one (616 Sg.) pierwszy lot bojowy z Nijmegen 16.IV.1945 r., ale z braku przeciwnika — samolotów niemieckich — nie doszło już do walk powietrznych. Meteory użyto przede wszystkim do lotów szturmowych i fotozwiadowczych. Latali na Meteorach-III także polscy piloci. Łącznie wyprodukowano 280 Meteorów-III, z których większość nie została już użyta przed zakończeniem wojny. Konstrukcja metalowa. 2 silniki turboodrzutowe RR Welland-I (ciąg 8 907 N — 908 kG) lub Derwent-I (ciąg 8 907 do 10 693 N — 908 do 1 090 kG). Uzbrojenie: 4 działka 20 mm.

Dane techniczne: Rozpiętość — 13,1 m, długość — 12,6 m, wysokość — 3,96 m. Masa własna — 3 696 kg, masa całkowita — 5 357 kg. Prędkość max. (9 150 m) — 793,2 km/h, wznoszenie — 20,2 m/s, pułap — 13 420 m, zasięg — 2 156 km.

Malowanie: Patrz — SP nr 6/1980 r. (W)





NASZE TRASY

CI Z BLISKA — I Z DALEKA

Żadne czasopismo nie może normalnie żyć, funkcjonować — bez stałego, opartego na wzajemnym zaufaniu, żywego kontaktu z Czytelnikami. Parę zdań właśnie chcielibyśmy zamieścić, nie bez satysfakcji, na ten temat. „Skrzydlata Polska" ma liczne grono czytelników za granicą. Piszą do nas niemal z całego świata: dzielą się uwagami na wszystkie lotnicze tematy, informują o ważnych u siebie wydarzeniach, ale — i proszą często o radę i pomoc. Staramy się spełnić ich życzenia, na miarę naszych skromnych możliwości. Ile to zadowolenia mamy, gdy uda nam się komuś życzliwemu, z daleka, w czymkolwiek pomóc.

Chcielibyśmy pochwalić się, że ludzie oddaleni od nas o tysiące kilometrów — piszą do „Skrzydlatej" jak do swego własnego pisma, traktują serdecznie, po bratersku. To są szczerzy przyjaciele, ci nasi obcojęzyczni korespondenci. Trudno im na raz wszystkim podziękować za życzliwość i serce, nie starczyło by tu na to miejsca, więc choć kilka nazwisk wymienimy. Raczcie przyjąć te nasze słowa podzięki — jako reprezentacja wielkiej gromady przyjaciół różnych narodowości, którzy pisali, piszą i mamy nadzieje, że będą pisać do „Skrzydlatej Polski" na lotnicze tematy.

W Związku Radzieckim mamy licznych korespondentów. Żywe kontakty utrzymujemy z modelarzami, pilotami, skoczkami i lotniarzami bliskich Polsce radzieckich republik, jak choćby Ukrainy, Litwy czy Białorusi. Ale — słowa podzięki za pamięć o naszym piśmy ślemy do **Wiktora Bielokrinickiego** z Komsomolska nad Amurem i **Aleksandra Kolesnikowa** z Nowosybirska. Oni są bowiem bardzo od nas daleko. Życzymy Wam wiele zdrowia i pomyślności. Pamiętajcie o nas dalej.

Pozdrawiamy **Carlosa Ramireza** z Meksyku, **Alberto Segovię** z hiszpańskiej Granady, **Raoula Bennetta z Ottawy** w Kanadzie i **Petera Boyle'a** z Manchesteru w Anglii. Cenimy sobie ich stosunek do „Skrzydlatej", dziękujemy za życzliwość i słowa pochwały.

Na końcu — zwracamy się do naszych najbliższych terenowo przyjaciół: czechosłowackich, węgierskich, bułgarskich, rumuńskich i z NRD. Wam też serdecznie dziękujemy za to, że tak ładnie traktujecie „Skrzydlatą". Słowa więc przyjaźni ślemy pod adresem **Zdenka Gregoriadesa** z Pragi, **Beli Miklosa** z Budapesztu, **Stanko Panewa** z Warny, **Bernada Denesa** z Turgu Mures i **Dietmara Steidela** z Golenau. Przyjmijcie je jako symboliczny poczet wiele liczniejszego grona naszych przyjaciół, o których „Skrzydlata" zawsze pamięta i którymi się szczyci. (z)

KORESPONDENCJE

LICEUM LOTNICZE W ZIELONEJ GÓRZE

Do niedawna mało kto wiedział o istnieniu Liceum Lotniczego w Zielonej Górze. Dzisiaj na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Przylepie koło Zielonej Góry pełno jest chłopców w stalowych, pięknych mundurkach lotniczych z mewkami na rękawach. To uczniowie pierwszego rocznika, którzy już wykonali po kilkanaście skoków ze spadochronem. Jest również grupa pilotów, która kończy program podstawowego szkolenia szybowcowego.

Lotnictwo jest ich pasją i życiową szansą. Dyrekcja Liceum Lotniczego z dyrektorem instr. pil. dr. Stefanem Bulandą na czele dokłada wszelkich starań, aby młodzi chłopcy mogli skakać ze spadochronem i latać na szybowcach. Niezmordowany jest instruktor spadochronowy aeroklubu Leon Kosiński, który stara się o to, aby jak najwięcej chłopców mogło nauczyć się skakać. Skrzydła do lotu przypina młodym chłopcom instruktor pilot mgr Stanisław Bańka, doświadczony pedagog, który w swojej społecznej działalności lotniczej wyszkolił ponad stu pilotów szybowcowych. Pierwsi szczęśliwi uczniowie piloci to Jacek Zalewski, Leszek Krzemieniowski, Arkadiusz Bajura, Mirosław Chojnacki, Roman Markiewicz, Leon Rybczyński, Stanisław Gacek. Zaś Rysiek Korczyński, Stanisław Romanowski, Maciej Mielniczuk, Robert Mortka — mają już wykonanych po kilkanaście skoków ze spadochronem.

Adres Liceum Lotniczego: Szosa Kisielińska 18, 65-001 Zielona Góra.

Stanisław Gacek

BYDGOSZCZ

Po raz ósmy zorganizowane zostały przez Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy oraz Wydział Kultury i Sztuki Urzędu Miejskiego — Dni Bydgoszczy (31.5—8.6.80 r.). W ramach Dni, Polskie Linie Lotnicze LOT urządziły stoisko reklamowe na terenie festynu w Parku Ludowym, gdzie udzielono około 1000 informacji o usługach PLL LOT oraz rozdano osobom zainteresowanym polską komunikację lotniczą ok. 10 000 sztuk materiałów reklamowych. Dotyczyły one działalności Oddziału Bydgoskiego PLL LOT w zakresie rezerwacji oraz sprzedaży biletów krajowych i zagranicznych. Informacji udzielali: zastępca kierownika do spraw handlowych Antoni Sawicki i Małgorzata Rakowska. W czasie festynu zorganizowano loty propagandowe nad miastem, w których uczestniczyło 400 osób. Na terenie lotniska oraz w samolocie informacji udzielał i wygłaszał prelekcje kierownik Oddziału Miejskiego PLL LOT mgr Franciszek Gołata.

mgr Andrzej Kowalski

AEROKLUB KRAKOWSKI

Aeroklub Krakowski urządził 8 czerwca br. wspólnie z harcerzami Niedzielę Lotniczą, w ramach której odbyły się imprezy: zawody modeli Jaskółek pn. Młodzi szybownicy na start, zawody modeli A1 (15 uczestników), konkurs wiedzy lotniczej (56 uczestników), konkurs rysunkowy (45 uczestników) i konkurs skojarzeń o tematyce lotniczej (25 uczestników). W imprezach wzięło ogółem udział około 150 uczestników. Niedziela Lotnicza organizowana jest przez nasz aeroklub tradycyjnie już od kilku lat — jest ona podsumowaniem działalności kół lotniczych w danym roku szkolnym.

Krystyna Szymańska

POCZTA LOTNICZA

ADRESY

Jacek Peskowski — Łomża. Jak to już wielokrotnie pisaliśmy, nie podajemy adresów jakichkolwiek zagranicznych firm lotniczych.

PLL LOT

Cezary Dąbek — Starachowice. Radzimy skontaktować się z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, 02-148 Warszawa, ul 17 Stycznia 39.

SPRAWY MODELARSKIE

Jerzy Wronecki — Toruń. Zgadzamy się z uwagami na temat kłopotów modelarzy-kolekcjonerów, ale nie mamy wpływu na zaopatrzenie rynku w dobre farby, emalie, kalkomanie i inne ważne akcesoria modelarskie. Publikujemy artykuły na ten temat, staramy się zmienić sytuację — być może przyczyni się to do poprawy zaopatrzenia.

KLUB „ISKRA"

Jerzy Gusiew, skrytka pocztowa 96, 232000 Wilnius — C, ZSRR, interesuje się historią lotnictwa, zbiera widokówki przedstawiające samoloty, rakiety itp, chciałby nawiązać kontakt ze zbieraczami o podobnych zainteresowaniach.

Bernád Dénes, Str. Morii nr 4, 4300 Tg-Mures, Romania, chciałby korespondować z kolekcjonerem modeli 1:72. Można pisać po angielsku, francusku, węgiersku, rumuńsku lub niemiecku.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, z-ca sekr. red. — **Czesław Głogowski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

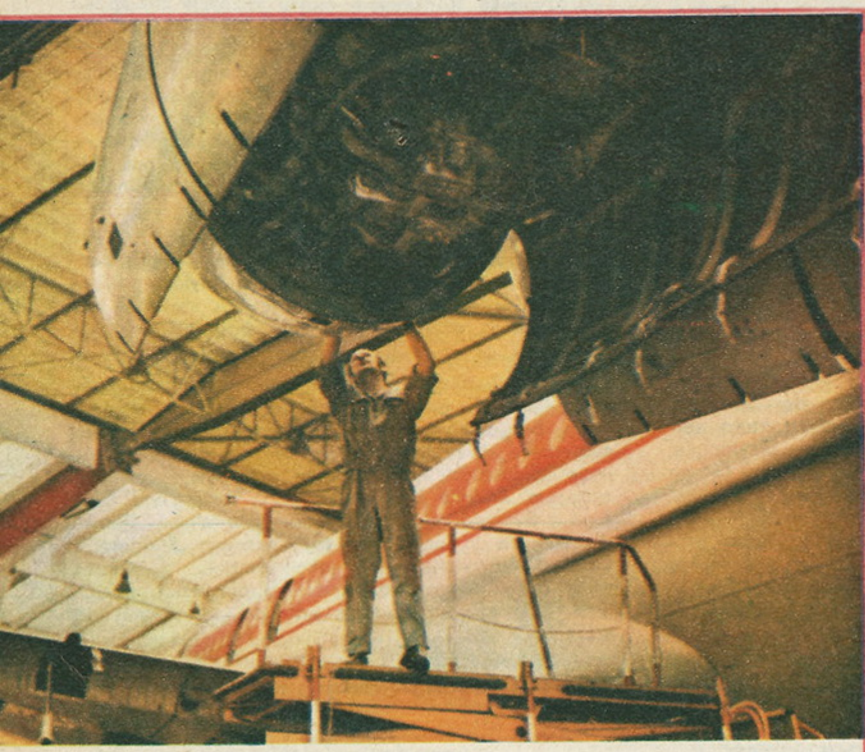
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 11.VII.1980. Zam. 1843 B-4



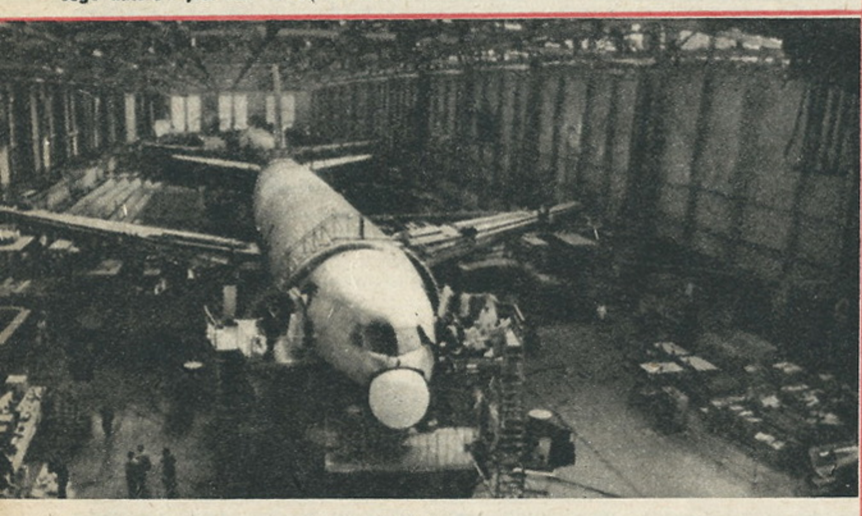
MECHANIK LOTNICZY

Zdjęcie nagrodzone w czechosłowackim konkursie fotograficznym „Człowiek XX wieku". Jego autorem jest Jan Andel. Samolot Il-62.



HELIX

W Bułgarii przebywała włoska wystawa naukowo-technicznego dorobku Leonarda da Vinci. Na tle współczesnych osiągnięć w 22 dziedzinach nauki i techniki pokazano pionierskie prace geniusza Renesansu. Wśród nich 38 modeli urządzeń, wynalezionych przez Leonarda da Vinci. Na zdjęciu: Helix, czyli pierwszy śmigłowiec z 1475 r. Właśnie od helix (spirala) i pteron (skrzydło) wzięła się nazwa helikopter.



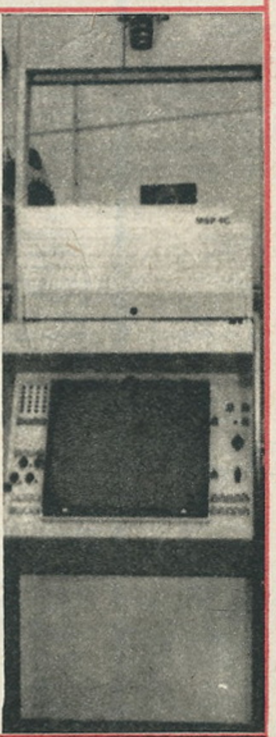
AEROBUSY Z WORONEŻA

Radziecki aerobus Il-86 dla 350 pasażerów, produkowany (przy współudziale polskiego przemysłu lotniczego) w zakładach lotniczych w Woronežu.

Jak dotąd ponad 3 500 różnych radzieckich samolotów pasażerskich wyeksportowano do 50 państw świata. W Wyższej Szkole Lotnictwa Cywilnego w Uljanowsku nad Wołgą w okresie 23 lat przeszkolono lotników z 32 zagranicznych towarzystw lotniczych. Pierwszymi byli lotnicy z NRD i CSRS, szkoleni na Tu-104. Powstające w oparciu o tą szkołę Centrum Szkolenia Personelu Lotnictwa Cywilnego państw RWPG otrzyma do dyspozycji nawet własne lotnisko, mogące obsługiwać tak wielkie samoloty jak Il-86 i Il-76.

Przy okazji ciekawa wypowiedź przewodniczącego spółdzielni rolniczej „Kaukaz" na Kubaniu, Iwana Permiłowa, zapytanego o opłacalność stosowania odrzutowych samolotów rolniczych: „Nawet w trudnych warunkach podgórza Kaukazu dzięki samolotowi PZL M-15 wykonujemy zabiegi agrolotnicze na obszarze 1500 h w niecały tydzień. Samolot An-2 potrzebuje na to ok. miesiąca."

ZIEMIA Z KOSMOSU



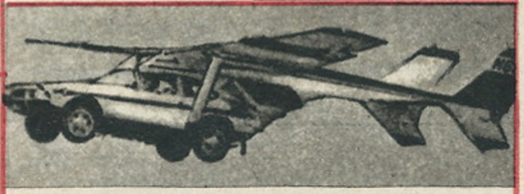
Wielozakresowa kamera kosmiczna MKF-6M służy m.in. załogom stacji orbitalnej Salut-6 do zdjęć powierzchni Ziemi. Opracowany w NRD projekt MSP-4C (na zdjęciu) ułatwia odczytanie tych zdjęć. Ma on 4 niezależne kanały projekcyjne, rzutujące obraz na ekran. Włączając dowolne kanały i nakładając na siebie zdjęcia obiektu wykonane w różnym czasie lub w różnych zakresach widma, można wydobyć dużo ciekawych szczegółów. Aparat fotograficzny, znajdujący się nad urządzeniem, umożliwia natychmiastowe utrwalenie wybranego zestawu.



LOTNIA MODUŁOWA

Radziecka lotnia II klasy W-10 (Wympieł-10) spełnia wszystkie wymagania FAI. Jest to lotnia modułowa, którą można łatwo przystosować do lotów szkolnych, treningowych, sportowych i wyczynowych oraz do lotów na holu, z silnikiem i – do akrobacji. Podstawowy człon lotni jest uzupełniany wymiennymi elementami, wśród których są m.in.: układ sterowania aktywnego, układ mechanizacji płata, elementy zwiększające powierzchnię płata itd.

W sierpniu-wrześniu 1979 r. lotnia W-10 przeszła pomyślne próby w locie w górach na Krymie. Lotnia została pokazana na wystawie Naukowo-technicznej Twórczości Młodzieży – 1980 w Moskwie, przygotowanej również z myślą o gościach Olimpiady-80.



SAMOCHÓD + SAMOLOT

Pomimo wielu katastrof w przeszłości, rozwój uskrzydlonych samochodów – trwa. Najnowszą konstrukcją tego rodzaju, dopuszczoną nawet do produkcji seryjnej i sprzedaży w 1980 r, jest zespolenie układu nośnego i napędowego samolotu dwukadłubowego ze śmigłem pchającym Cessna Skymaster z samochodem osobowym Ford Pinto. Montaż przy użyciu sworzni trwa ok. 20 min. Wszystkie połączenia elektroniczne i elektryczne – jednym wtykiem. Sterowanie kierownicą samochodu (pokręcanie, przyciąganie i odpychanie) oraz dodatkowymi pedałami. Druga tablica w samochodzie zawiera pokładowe przyrządy lotnicze. Przy starcie mogą pracować oba silniki – samolotowy i samochodowy. Hamulce samochodowe skracają dobieg. Prędkość przelotowa – ok. 209 km/h, zasięg lotu – 1 600 km. Po wylądowaniu część płatowcowa jest odejmowana i samochód odjeżdża.

KOSMONAUTYKA

● 21.VI.1980 r. na orbitę 658–40 707 km; 62,5°; 12 h 18 min został wprowadzony satelita łącznościowy Mołnia-1, przeznaczony do obsługi telewizyjnej i radiowej obszarów Dalekiego Wschodu, Azji Środkowej i północy Związku Radzieckiego.

● 29.VI.1980 r. o godz. 7.41 (czasu moskiewskiego) wystartował automatyczny statek transportowy Progress-10. Dostarczył on części zamienne i inne wyposażenie dla zespołu orbitalnego Salut-6 i Sojuz-36.

● W założonym 26.III.1980 r. międzynarodowym towarzystwie akcyjnym Arianespace udział finansowy poszczególnych państw jest następujący: Francja – 59,45%, RFN – 19,6%, Belgia – 4,4%, Włochy – 3,4%, Szwajcaria – 2,7%, Hiszpania – 2,5%, Szwecja – 2,4%, W. Brytania – 2,4%, Holandia – 2,2%, Dania – 0,7% oraz Irlandia – 0,25%. Zadaniem towarzystwa jest przemysłowa i handlowa działalność kosmiczna, począwszy od końca 1982 r.

● We Francji przeprowadzono w lipcu 1979 r. w ramach współpracy CNES i NASA próby teledetekcji z pokładu samolotu przy użyciu prototypu radiolokatora SEASAT z USA, pracującego w paśmie L. Jest to radiolokator przeznaczony do badań stref testowych w Afryce – równolegle z drugim lotem Space Shuttle wyposażonego w radiolokator tegoż rodzaju SIR-A. Potem nastąpi porównanie wyników badań – z samolotu i statku kosmicznego.

● We francuskim Centrum Kosmicznym w Tuluzie trwają przygotowania urządzenia kontrolnego (sterowni) do wspólnego z ZSRR eksperymentu kosmicznego Gamma-1. Eksperyment ma posłużyć do kartografii Kosmosu – źródeł promieni gamma o wysokiej energii. Promienie te będą rejestrowane przez 2 kamery widikonowe. Eksperyment ma się odbyć w 1982 r. z pokładu radzieckiego sztucznego satelity.

● Francuzka, panna Catherine Leprieur uzyskała na politechnice w Tuluzie tytuł dra inż. za pracę o badaniach teledetekcyjnych w Pirenejach z wykorzystaniem satelity zasobów LANDSAT.

● V.1980 r. Rzecznik ministerstwa obrony USA oświadczył, że nową polityką tego resortu jest odcinanie amerykańskich ośrodków badawczych pracujących na zlecenie Pentagonu od kontaktów z naukowcami i instytutami naukowymi państw socjalistycznych. Ma to być warunkiem otrzymania zlecenia od władz wojskowych. Należy dodać, że oficjalnie do budżetu wojskowego Stanów Zjednoczonych są wliczane wydatki: ministerstwa obrony USA, komitetu energii atomowej, urzędu do spraw lotnictwa i kosmonautyki NASA i urzędu prezydenckiego pomocy wojskowej. Wydatki te stanowią 35–45% budżetu państwa, do czego dochodzą jeszcze wydatki pośrednie i ukryte, związane z potrzebami wojskowymi USA (m. in. wydatki na wojnę psychologiczną), wynoszące 10–12% budżetu państwa.

● Przyczynek do zbliżającej się ery telewizji kosmicznej. Wg oficjalnych danych programy TV są obecnie odbierane w Europie – na 200 mln odbiorników, w USA – na 150 mln, w Ameryce Płd. – na 25 mln, w Afryce – na 3,5 mln, na Bliskim i Dalekim Wschodzie – na 55 mln. Telewizja jest w 133 państwach świata, z tego w 84 kolorowa.

● Przewiduje się, że liczba jednocześnie działających geostacjonarnych satelitów łącznościowych na świecie nie przekroczy nigdy 60 (więcej nie będzie potrzeba).

● Adam Janik ze Stawiszyna nadesłał do redakcji list zawierający m. in. wiadomość, że w okresie II wojny światowej w promieniu 10 km od miejscowości Stawiszyn w okolicach wsi Piątek Wielki i Zbiersk upadło coś tajemniczego. Jak opowiadają świadkowie tych wydarzeń: „Upadło coś ogromnego, wyjącego, szumiącego, świecącego". Potem przyjechały samochody wojskowe, żołnierze niemieccy załadowali wszystko i odjechali. Był to jakoby dar niebios w postaci narzędzi rolniczych: bron, pługów, wideł, łopat, kieratów, rowerów – łącznie kilka ciężarówek. Autor przypuszcza, że były to próby z bronią V. Natomiast obecne relacje obserwatorów wydarzeń z lat czterdziestych są pod wpływem... UFO.

„Zdjęcia: „Sputnik", „Technika- Mołodioży", Junyj Tiechnik", „TM-80", „VTM", „Vilag", „Mlad konstruktor".